

Baron van Nagellstraat VIII

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
Hoofdstuk 2 BESTAANDE SITUATIE	6
2.1 Begrenzing plangebied	6
2.2 Geldende bestemmingen	8
2.3 Ruimtelijke structuur	9
Hoofdstuk 3 PLANBESCHRIJVING	10
Hoofdstuk 4 BELEIDSKADER	14
4.1 Rijk	14
4.2 Provincie	16
4.3 Waterschap	22
4.4 Gemeente	23
Hoofdstuk 5 RANDVOORWAARDEN	27
5.1 Bodem	27
5.2 Cultuurhistorie	27
5.3 Ecologie	28
5.4 Externe veiligheid	32
5.5 Geluid	33
5.6 Geur	34
5.7 Ladder voor duurzame verstedelijking	34
5.8 Leidingen	35
5.9 Luchtkwaliteit	35
5.10 Milieueffectrapportage	35
5.11 Milieuzonering	36
5.12 Natuur en landschap	37
5.13 Veiligheid	37
5.14 Verkeer	38
5.15 Water	40
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	42
6.1 Juridische aspecten	42
6.2 Handhaving	45
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	47
7.1 Grondexploitatie	47
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	48
8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	48
8.2 Zienswijzen	48

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek, Boot 2014
Bijlage 2	Archeologisch rapport, ADC 2010
Bijlage 3	Quicksan Flora en Fauna, Eelerwoude, mei 2014
Bijlage 4	Nader onderzoek vleermuizen en levendbarende hagedis, Eelerwoude, okt 2014
Bijlage 5	Inventarisatie en controle boomholtes Roekenbos, Tauw, sept 2014
Bijlage 6	Toets GNN/GO-beleid, Eelerwoude, 2015

Baron van Nagellstraat VIII

Bijlage 7	Inrichtingsplan beekzone, Harselaar-Zuid Barneveld
Bijlage 8	Akoestisch onderzoek en Luchtkwaliteitsonderzoek, Arcadis oktober 2014
Bijlage 9	Verkeersstudie overwegen, Goudappel-Coffeng oktober 2012
Bijlage 10	Vormvrije mer beoordeling, Arcadis, mei 2015
Bijlage 11	Nota inspraak
Bijlage 12	Nota Zienswijzen

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

De spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn zorgt voor een fysieke scheiding tussen de kern van Barneveld en bedrijventerrein Harselaar. Het verkeer op de Baron van Nagellstraat / Stationsweg passeert in de huidige situatie het spoor middels een gelijkvloerse kruising.

Zowel de autonome groei van het verkeer op de Baron van Nagellstraat en de Stationsweg, als de groei van het verkeer door de diverse ontwikkelingen in de nabijheid van de spoorkruising zoals bedrijventerrein Harselaar Zuid, het Columbiz Park en de toekomstige ontwikkelingen rondom Barneveld Noord zorgen voor een grotere druk op de spoorkruising.

Om de doorstroming en de (verkeers)veiligheid in dit gebied te kunnen blijven waarborgen, is het wenselijk om de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn te ondertunnelen. Een ongelijkvloerse kruising is ook wenselijk om in de toekomst de mogelijkheid open te houden om op deze locatie een station te kunnen realiseren. Niet alleen de aanleg van de tunnel is noodzakelijk om dit gebied in de toekomst veilig te houden, maar ook de omliggende infrastructuur zal hierop moeten worden aangepast.

Op basis van eerder genomen besluiten is er tot voorjaar 2012 gewerkt aan een voorlopig ontwerp (VO) voor de ondertunneling met 2 x 2 rijstroken, een snelfietsroute (twee richtingen) aan de westzijde en een fietspad (één richting) aan de oostzijde van de Baron van Nagellstraat. Gelet op de navolgende ontwikkelingen en afwegingen heeft de raad besloten om voor de vaststelling van het VO, de uitgangspunten voor dit project grondig te heroverwegen.

Op basis van een Value Engineering (VE) studie, die heeft plaats gevonden onder leiding van ProRail, heeft de raad op 18 december 2012 besloten om in te stemmen met de verdere voorbereiding van een tunnel, maar dan in een afgeslankte variant. Uitgangspunt daarbij is dat er 2x1 rijstroken worden aangelegd en dat het in de toekomst mogelijk is om dit uit te bouwen tot 2x2 rijstroken, waarbij t.z.t. een oplossing gezocht moet worden voor de fietsverbinding.

Daarnaast zijn gronden nodig van enkele (bedrijfs)percelen aan het tracé. In dit kader is het voor het huidige bedrijf Tolboom, benzinestation (met LPG) aan de Baron van Nagellstraat niet mogelijk om te blijven zitten op de huidige locatie. Het bedrijf heeft door het aanwezige LPG vulpunt een veiligheidszone. Deze zal bij het verdwijnen van het bedrijf, ook planologisch verwijderd moeten worden. Om deze reden worden de percelen waarop deze veiligheidszone nu gelegen is, meegenomen in het plangebied.

Na het besluit van de gemeenteraad van 18 december 2012 hebben er in de achterliggende periode diverse ontwerpessies plaatsgevonden met de gemeente, de provincie en ProRail, waarin het schetsontwerp zodanig is aangepast dat het inpasbaar is en voldoet aan de uitgangspunten. Belangrijke uitgangspunten waren de versoering van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook en het taakstellend budget van €25 miljoen. Om de bereikbaarheid rondom de onderdoorgang tijdens de uitvoeringsperiode, maar ook erna, te kunnen waarborgen is voorgesteld om de doortrekking van de Wesselseweg naar de Hanzeweg (in het kader van bestemmingsplan Harselaar Zuid) vervroegd aan te leggen. Met de vervroegde aanleg van de oostelijke rondweg ontstaat er de mogelijkheid dat deze weg, gedurende de realisatie van de spoortunnel, als oostelijke omleidingsroute kan fungeren.

De uitvoering van dit plan is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Daarom is voorliggende een herziening van het bestemmingsplan opgesteld.

Voorliggend plan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na dit hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de bestaande situatie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beschrijving van het plan gegeven. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op het beleidskader. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de randvoorwaarden, waarna in het zesde hoofdstuk de juridische aspecten worden besproken. In hoofdstuk 7 is aandacht voor de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 8 gaat in op de resultaten van de procedure ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Begrenzing plangebied

De locatie van de ondertunneling betreft de bestaande Baron van Nagellstraat/ Stationsweg welke Harselaar aan de noordzijde verbindt met Barneveld dat iets zuidelijker is gelegen. Daarnaast zal door het verdwijnen van het tankstation met LPG de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' van het gebied moeten verdwijnen. Om deze reden zullen de percelen waarop deze zone is gelegen, in dit bestemmingsplan zullen worden meegenomen. Daarnaast zal bij het zuidelijke gedeelte aan de Stationsweg, het kruispunt Binnenveld/Wencopperweg inclusief de links- en rechtsaffers, het definitieve tracé voor het Binnenveld inclusief de ontsluiting naar het Station Barneveld-Noord en de Wencopperweg worden meegenomen. Ook zal in de zuidoostelijke punt het profiel vergroot worden om hier de snelfietsroute en parallelstructuur hier mogelijk te maken. Ook de bedrijfskavels aan de oostelijke zijde van de Stationsweg maken onderdeel uit van het plan. Dit doordat de definitieve ligging van de Wencopperweg net niet passend is binnen de, in bestemmingsplan Wencopperweg III gelegde grenzen. Daarnaast zal ten behoeve van de borging van de aanplant van bomen en onderbegroeiing aan de voor- en achterzijde van het 'Roekenbos' en de borging van de natuurmaatregelen rond de Esvelderbeek, deze stukken worden meegenomen. (Het 'Roekenbos', ook wel 'Heidepark' genoemd betreft een bos ten zuiden van het transferium, aan de zuidzijde van het spoor tussen station Barneveld-Noord en de Stationsweg).



Plangebied

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Harselaarseweg/ Energieweg. Aan de oostzijde vormt de bestaande bebouwing aan de Baron van Nagellstraat (en de percelen die geraakt worden door de bestaande 'gebiedsaanduiding veiligheidszone - bevi' en Stationsweg de grens. Tevens is de nieuwe Wencopperweg inclusief de bedrijfscluster opgenomen in het plangebied. De grens aan de zuidzijde wordt gevormd door de bestaande Stationsweg. Aan de westkant liggen bedrijfskavels, Columbizpark, het transferium, het Roekenbos en wat bebouwing. De nieuwe ontsluiting 'Binnenveld'/ Esvelderbeekzone maakt tevens deel uit van het plan. Bovenstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer. De wooncluster aan de Stationsweg/Wencopperweg maakt geen onderdeel uit van dit plan. De bedrijfscluster aan de Stationsweg wel Hieronder een foto van de bestaande overweg gezien vanaf de Stationsweg in de richting van Harselaar.



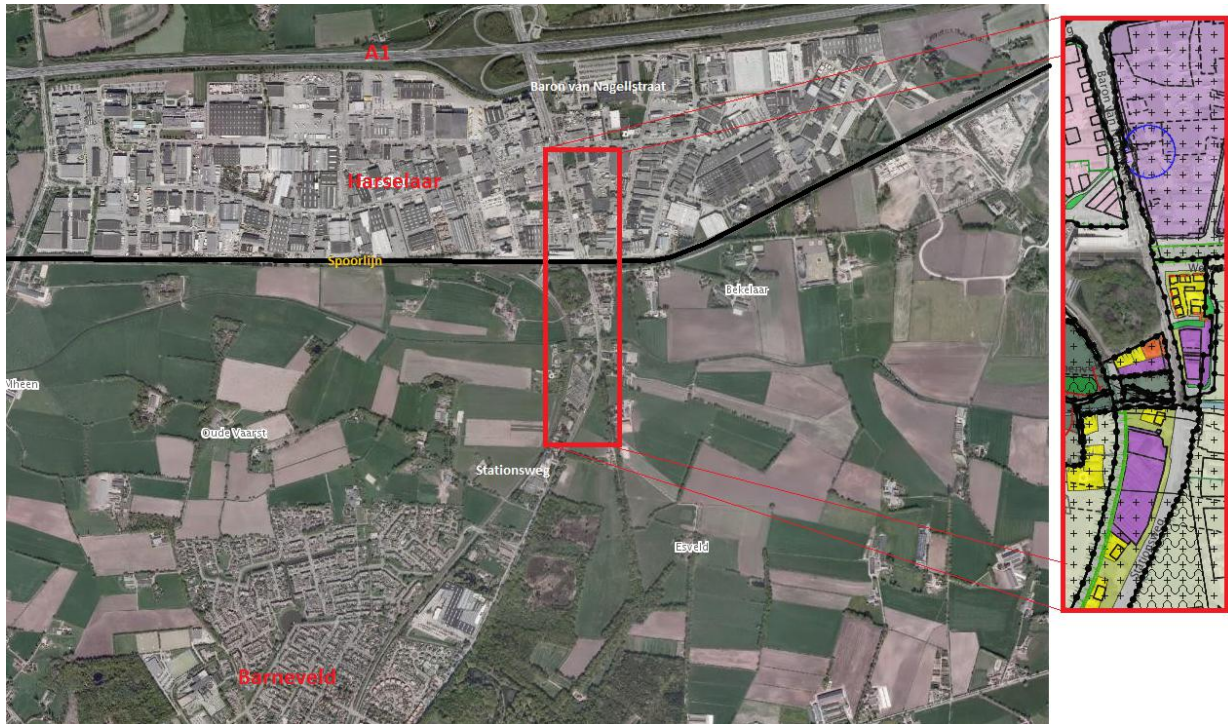
Bestaande overweg met links het transferium

2.2 Geldende bestemmingen

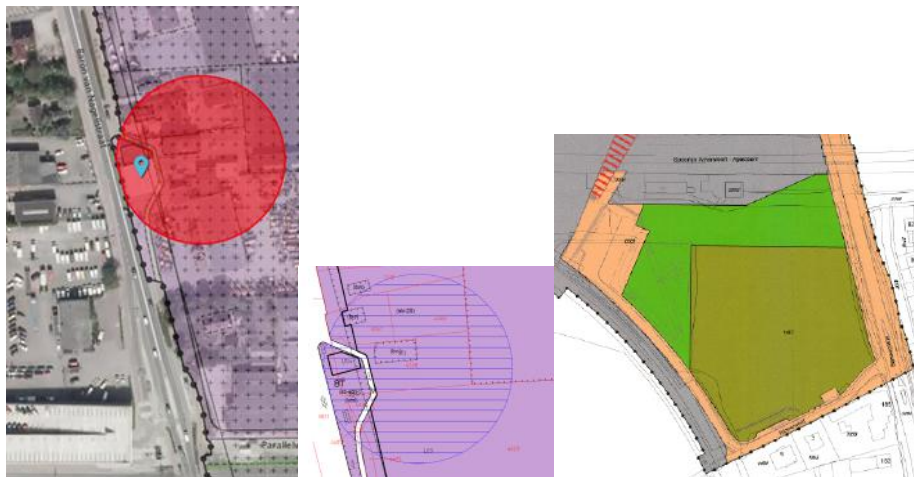
Het plangebied ligt in verschillende bestemmingsplannen (Harselaar-Oost, Columbizpark, Harselaar Centraal, Harselaar-Zuid fase 1a, Wencopperweg III, Buitengebied 2012 (inclusief partiële herzieningen), Esvelderbeekzone, Binnenveld I, Barneveld-Noord). Voor het grootste gedeelte is het plangebied voorzien van een verkeersbestemming. Aangezien de tunnel een breder oppervlak nodig heeft zijn stroken van de omliggende bestemmingen nodig. Deze stroken hebben een bestemming welke niet toereikend is om de weg/ tunnel aan te leggen.

Daarnaast zal door het verwijderen van het LPG tankstation ook de veiligheidscontour van 45 meter vanuit het vulpunt zoals deze nu in het bestemmingsplan Harselaar-Oost zit verwijderd worden.

In de bestemmingsplannen zijn geen mogelijkheden opgenomen die uitvoering van voorliggend plan mogelijk maken, bijvoorbeeld door wijziging of afwijken met een omgevingsvergunning. Daarom is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.



Geldende bestemmingen in en rond plangebied Baron van Nagellstraat VIII



Te verwijderen veiligheidscontour uit het bestemmingsplan Harselaar-Oost en uitsnede uit Harselaar Centraal

2.3 Ruimtelijke structuur

Het gedeelte ten noorden van het spoor bestaat uit bedrijventerrein. Ten zuiden van het spoor bevindt zich een meer gemengd gebied met woonbebouwing, bedrijfsbebouwing en bos. De Stationsweg/ Baron van Nagellstraat is een belangrijke verbinding tussen Barneveld aan de zuidzijde en Harselaar/Voorthuizen aan de noordzijde. Deze verbinding wordt doorbroken door een fysieke scheiding in de vorm van de spoorlijn tussen Amersfoort en Apeldoorn.

Hoofdstuk 3 PLANBESCHRIJVING

Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een tunnel onder de spoorlijn mogelijk. Deze onderdoorgang wordt geschikt voor autoverkeer en langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Daarbij wordt in eerste instantie een tunnelbak aangelegd welke is voorzien van twee keer één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, inclusief aan de oostzijde een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad t.b.v de snelfietsroute en aan de westzijde een vrij liggend fiets- en voetpad. Het uitgangspunt is dat de onderdoorgang in de toekomst (bij een verdere toename van het autoverkeer) desgewenst relatief eenvoudig kan worden omgebouwd tot een onderdoorgang met twee keer twee rijstroken.



3D impressie van de onderdoorgang van bovenaf gezien

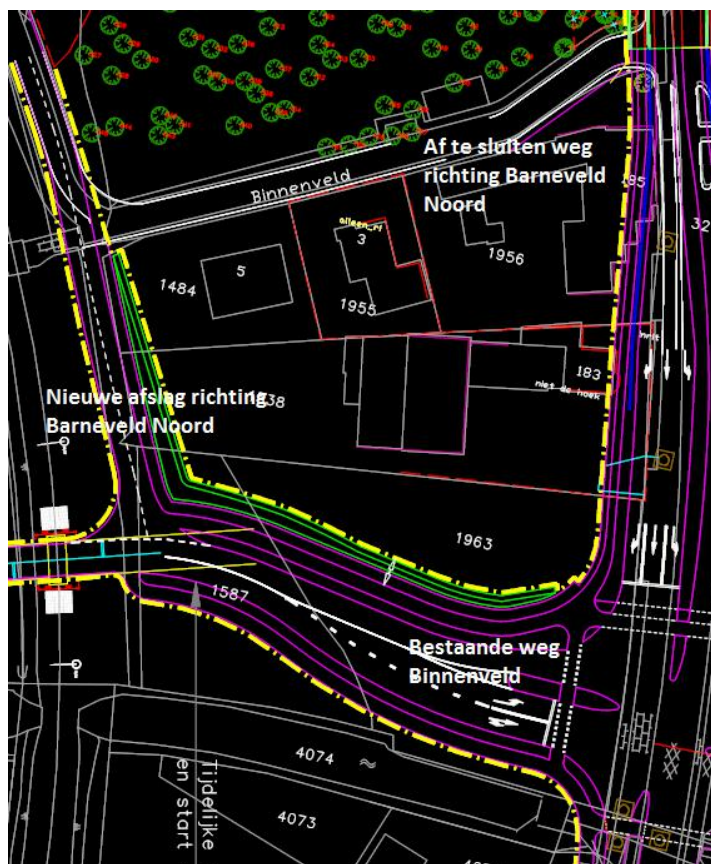


3D impressie van de onderdoorgang van onderaf gezien

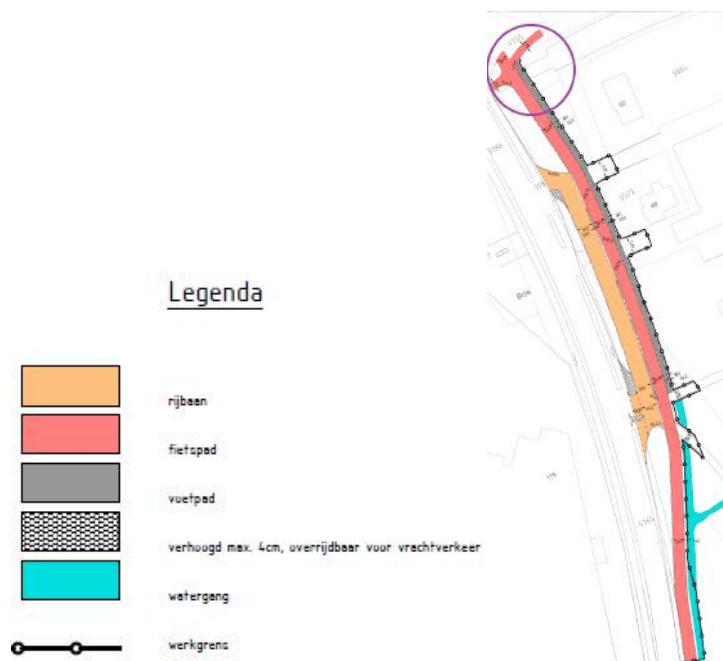
Het plan loopt aan de noordelijke zijde tot de bestaande kruising van de Baron van Nagellstraat met de Harselaarseweg/ Energieweg. Deze kruising is gelegen in het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a en zal in dat kader aangepast worden. Om deze reden is het niet noodzakelijk de kruising in deze procedure nogmaals op te nemen.

Ook zal er een aanpassing plaats moeten vinden op het kruispunt Wencopperweg/Binnenveld. De toegang tot de Wencopperweg is in een eerder stadium reeds ter hoogte van de toegang Binnenveld aangepast (vooruitgeschoven op de onderhavige planvorming is hiertoe een separaat bestemmingsplan opgesteld welke in de raad van 16 december 2014 is vastgesteld). Er is echter een kleine aanpassing gedaan in de ligging van de weg waardoor het tracé ook in dit plan opgenomen is

Door de aanleg van de tunnelbak zal de bestaande toegang richting het station Barneveld-Noord niet meer bruikbaar zijn. De nieuwe toegang zal via de al aangelegde Binnenveld-toegang lopen en voor het spoor afbuigen in noordelijke richting. Het bestemmingsplan Binnenveld I was hiertoe opgesteld en is reeds onherroepelijk waarmee de sanering van de bestaande overweg gerealiseerd kon worden.

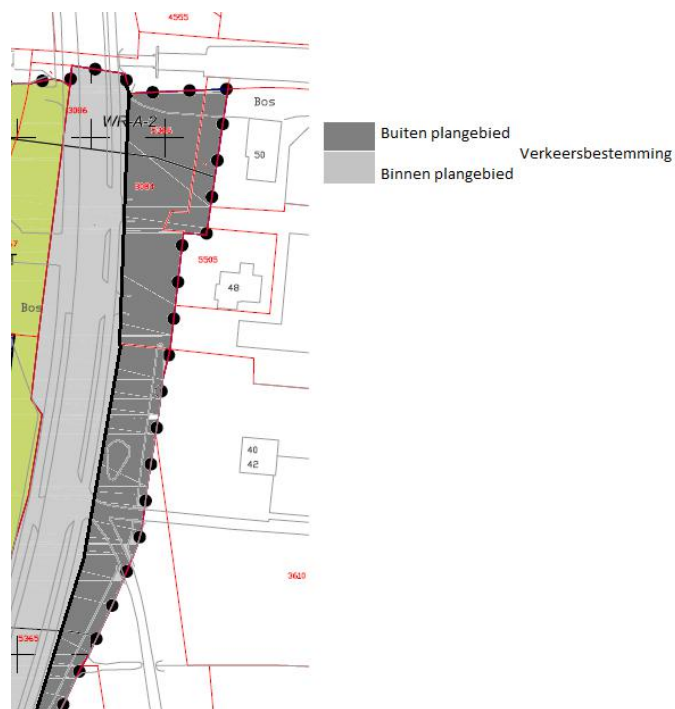


Nieuwe situatie rond Binnenveld



Nieuwe situatie met snelfietsroute aan zuidoostzijde Esvelderbeek, Stationsweg 40-50 welke slechts met een klein gedeelte (cirkel) in het plangebied valt.

De nieuwe snelfietsroute past binnen het vigerende plan 'Barneveld-Noord' waar de gronden reeds een verkeersbestemming hebben zoals hieronder aangegeven. Slechts een klein gedeelte, hierboven in de cirkel weergegeven valt buiten dat plan maar zal wel deel uitmaken van het plan 'Baron van Nagellstraat VIII'.



Verkeersbestemming in bestemmingsplan 'Barneveld-Noord'

Daarnaast zullen twee gedeelten, zowel aan de westzijde als aan de oostzijde van het 'Roekenbos' als 'Bos' worden bestemd en als zodanig worden ingericht. Dit om de kleine ingreep in de provinciale Groene Ontwikkelingszone planologisch te verankeren. Ook zullen de ecologische faunapassage en de versterking van het Gelderse Natuurnetwerk als 'Natuur' worden bestemd en de aanpassingen planologisch worden verankerd. Ook de aanplant van bomen langs de nieuwe ontsluiting Wencopperweg wordt in dit plan planologisch vastgelegd.

Baron van Nagellstraat VIII



Pakket aan maatregelen: Bomen, bos- en natuuraanleg ter versterking natuurwaarden door ingrepen in GO/GNN

Hoofdstuk 4 BELEIDSKADER

4.1 Rijk

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Op 13 maart 2012 is de SVIR vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Ruimte. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder ook de Nota Ruimte en geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Met de SVIR zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. De SVIR geeft invulling aan het streven van het kabinet naar deregulering en decentralisatie van de ruimtelijke ordening. Het Rijk heeft gekozen voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd.

Het Rijk heeft drie doelen gekozen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De 13 nationale belangen zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1)
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2)
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3)
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4)
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8)
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9)
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10)
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11)
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12)
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

(nationaal belang 13)

Doorwerking in plangebied

In dit geval is er geen sprake van één van deze 13 nationale belangen. De SVIR vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig plan.

4.1.2 Nationaal Waterplan

Eind 2009 is de structuurvisie Nationaal Waterplan (NW) in werking getreden. Het NW is een algemeen plan voor het op nationaal niveau te voeren waterhuishoudkundig beleid. Het NW zet veel van het in de voorgaande nota's waterhuishouding opgenomen beleid voort, zoals het uitgaan van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Nieuw is dat het NW tevens een structuurvisie is voor de ruimtelijke aspecten. Ook wordt meer nadruk gelegd op een gebiedsgerichte en een klimaatbestendige aanpak.

Met het NW wil het Rijk antwoorden formuleren op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer. Dit om ervoor te zorgen dat ook volgende generaties van Nederland als veilig en welvarend waterland genieten. Een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn basisvoorwaarden voor welvaart en welzijn. Daarnaast levert water een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van biodiversiteit.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Om dit te bereiken moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grotere opgaven op het terrein van onder andere verstedelijking. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven en kenmerken in dat gebied.

4.1.3 Crisis- en herstelwet

Op 1 januari 2010 is de Crisis- en herstelwet (Chw) in werking getreden. Deze wet geeft regels met betrekking tot versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Op 25 april 2013 is de Crisis- en herstelwet via een wijzigingswet permanent gemaakt en zijn verbeteringen op het terrein van het omgevingsrecht doorgevoerd (zie kamerstukken 33.135).

De Chw omvat twee categorieën maatregelen:

- tijdelijke maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden;
- wijzigingen van bijzondere wetten.

In Bijlage I van de Chw worden onder meer de volgende ruimtelijke en infrastructurele projecten genoemd, waarop de wet van toepassing is:

- zeer diverse projecten op het gebied van duurzame energie;
- gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang, onderverdeeld in:
 1. een bestemmingsplan voor de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied, of de herstructurering van woon- en werkgebieden;
 2. een bestemmingsplan voor de aanleg of wijziging van wegen;
 3. projecten ten behoeve van de inpassing in het landschap, natuurontwikkeling of recreatiedoeleinden, waar deze samenhangen met projecten ten aanzien van de in bijlage I bedoelde projecten ten aanzien van wegen.

Doorwerking in plangebied

In dit geval is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Er is sprake van de aanleg of wijziging van wegen als bedoeld in bijlage 1 onder punt 3.4 van de Crisis- en herstelwet.

4.2 Provincie

4.2.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Algemeen

De provincie Gelderland heeft haar beleid gericht op de fysieke leefomgeving vastgelegd in de Omgevingsvisie en de bijbehorende Omgevingsverordening. Op 14 januari 2014 zijn beide documenten door Gedeputeerde Staten vastgesteld. In de Omgevingsvisie staan de hoofdlijnen en in de Omgevingsverordening de regels. Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in de nieuwe Omgevingsvisie.

Provinciale Staten hebben de Omgevingsvisie Gelderland op 9 juli 2014 vastgesteld. De Omgevingsverordening is op 24 september vastgesteld.

Bij stedelijke gebieden ligt in de omgevingsvisie en –verordening de focus op de kwaliteit en verbetering van het bestaande. De provincie richt zich op de kwaliteit van het bestaande, omdat uitbreiding wat betreft verstedelijking steeds minder aan de orde zal zijn.

4.2.1.1 Omgevingsvisie

De opzet van de omgevingsvisie is opgehangen aan de termen dynamisch, mooi en divers. De provincie Gelderland is een dynamische provincie in een prachtige setting, met een grote diversiteit. Dynamisch duidt op economische ontwikkelingsaspecten zoals innovatie, duurzaamheid en bereikbaarheid en hoe de provincie afspraken maakt over wonen en werken. Mooi staat voor de natuurdoelen en de kwaliteiten die de provincie wil borgen en verder wil ontwikkelen. Divers gaat over het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en het koesteren van de regionale identiteit.

Provincie: Divers

FoodValley

De gemeente Barneveld ligt in de regio FoodValley. Karakteristiek voor FoodValley zijn de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving. De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de (concept-)Gebiedsagenda van de regio FoodValley.

Langs zes speerpunten krijgt de ambitie van Regio FoodValley verder gestalte:

- Bedrijven en bedrijvigheid
- Onderwijs en arbeidsmarkt
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Wonen en woningmarkt
- Vernieuwing landbouwsector
- Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid.

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling is met name het speerpunt mobiliteit en bereikbaarheid van belang. Hierna wordt ingegaan op de binnen dit speerpunt geformuleerde thema's.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De regio FoodValley is een goed bereikbare regio. Drie belangrijke oost-westverbindingen lopen door de regio: A12, A1 en A28. Het gebied is ook goed ontsloten met verschillende spoorlijnen. De noord-zuidontsluiting is voor het openbaar vervoer minder sterk ontwikkeld. Ook is de bereikbaarheid ten noorden en ten zuiden van de A30 minder goed.

Door de bereikbaarheid optimaal te benutten kan het vestigingsklimaat nog verder verbeterd worden. Dit betekent het in regionaal verband aanwijzen van de beste locaties voor gespecialiseerde bedrijfsterrinen, zoals langs de A1, 12, en de A30. De regio signaleert een aantal verbeterpunten zoals: verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen, verbeteren van de doorstroom bij knooppunten Hoevelaken en A1/A30 en frequentieverhoging van de Valleilijn in combinatie met doortrekken naar Arnhem en Utrecht. Mobiliteitsmanagement kan hierbij ondersteunend werken. In dat licht is ook optimalisering van de fietsverbindingen een mogelijkheid om de congestiedruk te verminderen.

De regio wil verder de ontwikkelingsmogelijkheden van multimodale plekken verkennen. Plekken waar trein en weg onder handbereik zijn en waar mogelijkheden moeten komen voor nieuwe bedrijvigheid gericht op flexwerkers. De provincie ziet dit als een proces dat na verloop van tijd duidelijkheid zal geven over draagvlak en mogelijkheden.

Wat betreft de prioriteiten ter verbetering van de infrastructuur ondersteunt de provincie de wens van de regio om een samenhangend pakket van maatregelen voor te bereiden dat voorziet in alle aspecten van bereikbaarheid.

Doorwerking in plangebied

Door het opheffen van de barrière die de spoorwegovergang op dit moment is, ontstaat er een betere doorstroming. Verkeer van de A1 kan na realisatie van de tunnel vlot doorstromen naar Barneveld en vice versa. De voorgestelde ontwikkeling past binnen de gestelde ambitie(s) van Regio FoodValley.

Provincie: Dynamisch

Stedelijke ontwikkelingen

Voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan is het van belang om vast te stellen dat in de nieuwe Omgevingsvisie de vastgestelde contouren van stedelijke vernieuwing zijn losgelaten. De sturing en beoordeling van plannen wordt in de nieuwe Omgevingsvisie hoofdzakelijk gebaseerd op de ladder voor duurzame verstedelijking en het woningbouwprogramma of het Regionaal Programma Bedrijventerreinen.

De locatie valt binnen bestaand stedelijk gebied. De provincie hanteert voor de bepaling van het bestaand stedelijk gebied de definitie uit het Bro: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op infrastructuur

Zoals ook beschreven in paragraaf 5.7 is de ladder niet van toepassing bij deze ontwikkeling. De aanleg van een weg betreft geen stedelijke ontwikkeling. Het plan hoeft derhalve niet getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Provincie: Mooi

Natuur

Gelderland streeft naar het veiligstellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur. Hiertoe zet de provincie zich in op de realisatie van een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. Dit wil de provincie bereiken door de bestaande natuur in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) te beschermen en de samenhang te versterken door het uitbreiden van natuurgebieden in het GNN en het aanleggen van verbindingzones in de Groene Ontwikkelingszone (GO)

Uit de onderstaande kaart blijkt dat het plangebied met een klein gedeelte ten zuiden van de beek in GNN/GO ligt. Ten noorden van de beek ligt het wegtracé gedeeltelijk in het GO. Een pakket van maatregelen zal de kernkwaliteiten in het gebied versterken en zal geborgd zijn in het bestemmingsplan.



Fragment Gelders Natuurnetwerk en Gelderse Ontwikkelingszone

Gelders Natuurnetwerk (GNN)

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het GNN. Het GNN is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit GNN bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en bevat tevens een zoekgebied voor nieuwe natuur van 7.300 hectare, voor 5.300 hectare nog te realiseren nieuwe natuur.

De provincie wil de natuur van het GNN beschermen tegen aantasting en heeft daarom regels opgenomen in de Verordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten bestaan uit bestaande natuurwaarden, uit nog te ontwikkelen potentiële waarden en de omgevingscondities zoals stilte. De (nog te ontwikkelen) natuurwaarden zijn beschreven en als bijlage bij de Visie en de Verordening opgenomen. De omgevingscondities zijn in de bijlage bij de Verordening wel benoemd, maar er heeft geen provincie dekkende inventarisatie plaatsgevonden. Bij projecten kan op maat een effectbeschrijving worden gemaakt voor de relevante omgevingscondities.

Nieuwvestiging en grootschalige ingrepen zijn alleen mogelijk wanneer:

- er geen reële alternatieven zijn;
- een groot maatschappelijk belang in het geding is.

Per saldo moet elke ontwikkeling een verbetering van de kernkwaliteiten in het GNN opleveren. In dat saldo zijn vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang belangrijke randvoorwaarden.

Doorwerking in plangebied

In het plangebied ligt alleen de Esvelderbeek in het GNN. Onder de Baron van Nagellstraat ligt momenteel een duiker als onderdoorgang. De Esvelderbeek wordt in de huidige situatie gekruisd door een rijweg met aan weerszijden een fietspad in de nieuwe situatie zal een snelfietsroute worden aangelegd aan de oostzijde van de Baron van Nagellstraat

Door de aanleg van een fietspad zal een ingreep plaatsvinden in het GNN.

De onderdoorgang/duiker zal worden vervangen door een faunapassage waarbij er meer ruimte komt voor natuur. Daarnaast worden de oevers van de Esvelderbeek natuurvriendelijk ingericht en krijgen de oevers gedeeltelijk de bestemming 'Natuur' en 'Water'. Conform de mogelijkheden van de verordening is de

ingreep mogelijk doordat er maatregelen zullen worden genomen. De genoemde maatregelen dragen bij aan de verbetering van de kernkwaliteiten in het GNN. Tevens zal door middel van een voorwaardelijke verplichting de verbeteringen geborgd worden in dit bestemmingsplan Dit zoals beschreven in 5.3.3.

Groene Ontwikkelingszone

De GO heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het GNN. Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven.

In de GO heeft de provincie onder andere de volgende doelstellingen:

- De samenhang tussen de natuurgebieden bevorderen en daarmee het GNN versterken en overgangen tussen natuurbestemmingen en andere functies zoneren;
- Ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van functies die hier aanwezig zijn en passen, in het bijzonder de grondgebonden landbouw, het landgoedbedrijf en extensieve openluchtrecreatie;
- Kansen bieden voor creatieve functiecombinaties ter versterking van het natuurlijke systeem door een versterking van de kernkwaliteiten van natuur en landschap in combinatie met stedelijke functies waaronder verblijfsrecreatie;
- Beschermen van bos.

Vanwege de dubbele doelstelling is er in de GO ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en voor een uitbreiding van bestaande bedrijven, woningen en bouwwerken en andere functies. Voor landbouw, het landgoedbedrijf en extensieve openluchtrecreatie ligt hier ontwikkelingsruimte, waarbij de kernkwaliteiten per saldo niet significant worden aangetast.

Bij een uitbreiding voor de overige functies gaat het om het 'per saldo' niet significant aantasten (bij een beperkte uitbreiding) dan wel om het substantieel versterken (bij een grote uitbreiding) van de kernkwaliteiten. In dat saldo zijn een vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang een belangrijke randvoorwaarde.

De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik legt de focus op het toevoegen van stedelijke functies binnen bestaand stedelijk gebied. Dit betekent in dit geval dat er ook in de GO ruimte is voor stedelijke functies maar dan in combinatie met een substantiële versterking van de kernkwaliteiten van de GO.

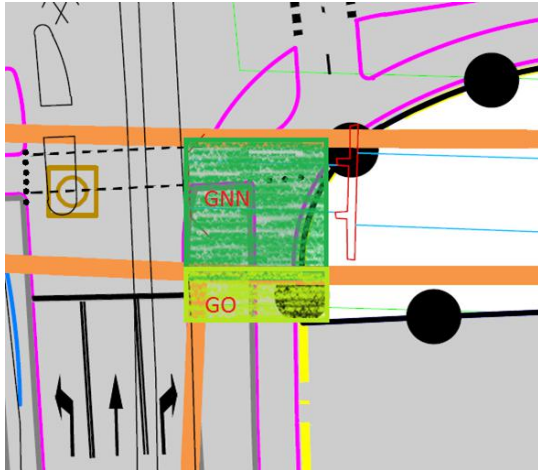
De kernkwaliteiten zijn:

- de samenhang met aangrenzende natuurgebieden;
- de aanwezige en nog te ontwikkelen natuurwaarden (in het bijzonder de ecologische verbindingzones);
- de landschappelijke, cultuurhistorische, geomorfologische en archeologische waarden;
- de abiotische kwaliteiten stilte, donkerte, openheid en 'rust' (omgevingscondities).

Ter bescherming en versterking van de aanwezige natuur- en landschapswaarden zijn regels opgenomen in de Omgevingsverordening waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen.

Doorwerking in plangebied

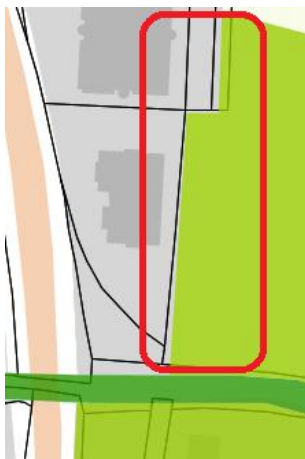
Het plangebied ligt aan de zuidkant van de Esvelderbeek ten oosten van de Stationsweg met een klein reepje in het GO. Dit zoals hieronder schematisch is aangegeven.



Uitvoering op dit gedeelte betekent dat de ingreep (aanleg van een klein gedeelte van het fietspad) mogelijk is als de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo substantieel worden versterkt. Dit is het geval door de aanleg van een ecologische stapsteen: Door het water uit de afwateringssloot op te vangen in poel ontstaat een biotoop voor de kamsalamander. Het diepste punt van de 'poel' komt lager te liggen dan onderkantduiker (welke afwatert op de Esvelderbeek) zodat het water in de poel langzaam infiltreert in de grond. Het schouwpad zal iets van de beek af te leggen waardoor ruimte ontstaat voor een poel direct langs de beek. Deze poel kan tevens als waterberging dienen tijdens piekafvoeren. Tevens draagt deze poel bij aan een stukje beleving van de beek.

Tevens zullen door middel van een voorwaardelijke verplichting de verbeteringen geborgd worden in dit bestemmingsplan. Dit zoals beschreven in 5.3.3.

Daarnaast zal een verkleining plaatsvinden van het GO ten westen van de bedrijfspercelen zoals hieronder schematisch is weergegeven (stationsweg 60). Hier worden conform het gestelde in de verordening compenserende maatregelen genomen in de vorm van aanplant van bomen. Deze is reeds geborgd in de kapvergunning maar zal, zolang het bestemmingsplan Wencopperweg III niet onherroepelijk is, in het kader van artikel 2.7.2.1 ook planologisch verankerd worden in onderhavig bestemmingsplan door middel van een voorwaardelijke verplichting.



Door het nemen van deze maatregelen en de borging van deze maatregelen is het plan in overeenstemming met de visie en verordening.

4.2.1.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening Gelderland heeft de status van ruimtelijke verordening, milieuverordening, waterverordening en verkeersverordening. De 'Ruimtelijke Verordening Gelderland' en de 'Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening', zijn ingetrokken.

De Omgevingsverordening is met ingang van 17 oktober 2014 in werking getreden. In deze verordening is bepaald dat het tijdstip waarop een bestemmingsplan in elk geval in overeenstemming met deze Omgevingsverordening moet zijn vastgesteld, wordt gesteld op de dag nadat de verordening twee jaar geldt.

In de Omgevingsverordening is het onderhavige plangebied opgenomen op de kaarten:

- Kaart 4: Regels Natuur
- Kaart 6: Regels Water en Milieu

Het bepaalde in artikel 2.7.1 Beschermingsregime Gelders Natuurnetwerk, alsmede ook 2.7.2 Beschermingsregime Groene Ontwikkelingszone (GO) is van toepassing.

Gelderland streeft naar het veiligstellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur, wat bijdraagt aan een prettige leef- en werkomgeving. Hiertoe zet de provincie in op de realisatie van een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. Dit bereiken wij door de bestaande natuur in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) te beschermen en de samenhang te versterken door het uitbreiden van natuurgebieden in het GNN en het aanleggen van verbindingzones in de Groene Ontwikkelingszone (GO).

De verordening geeft regels betreffende het beschermingsregime van zowel het GNN als het GO.

Doorwerking in plangebied

Ten aanzien van het GNN:

Het gedeelte waar het GNN van toepassing is betreft de aanleg van een gedeelte van het fietspad. Het betreft dan ook een uitbreiding van de bestaande verkeersfunctie. Uitbreiding van bestaande functies in het GNN wordt geregeld in artikel 2.7.1.2 van de Omgevingsverordening.

Uitbreiding is conform artikel 2.7.1.2 slechts mogelijk indien wordt aangetoond dat de kernkwaliteiten van het gebied, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo worden versterkt en deze versterking planologisch is verankerd in hetzelfde (dan wel een ander, gelijktijdig vast te stellen) bestemmingsplan.

Het plan is gelegen in de gelderse vallei (gebied 81). De Kernkwaliteiten van dit gebied zijn in de omgevingsverordening als volgt beschreven:

- *Samenhang in bosjes, natuur, landschapselementen, schraallandjes en beken in een gordel langs de westrand van de Veluwe; intensief bewoond dekzand- en kampenlandschap*
- *deels onderdeel van Nationaal Landschap Veluwe*
- *verbindingen langs de Barneveldse Beek en de Lunterse Beek voor o.a. das, amfibieën en reptielen, vissen*
- *leefgebied das*
- *waardevolle enges tussen de dorpen en steden en het bos: Lunterse Eng, Doesburger Buurt en Wageningse Eng*
- *plaatselijk natte elementen en kwel*
- *cultuurhistorische waarden van o.m. oude ontginningen en boerderijen*
- *abiotiek: aardkundige waarden, kwel, bodem, grondwaterreservoir*
- *plaatselijk nog rust, ruimte, donkerte*
- *ecosysteemdiensten: recreatie, rust, drinkwater*
- *alle door de Flora- en faunawet of Natuurbeschermingswet beschermde soorten en hun leefgebieden in dit deelgebied.*

Dit met de volgende ontwikkelingsdoelen:

Ontwikkelingsdoelen natuur en landschap GNN (omvorming, natuurontwikkeling)

- *ontwikkeling ecologische verbinding Esvelder Beek - Barneveldse Beek: singels, graslanden, plas-drasbermen en moeraszones, aansluitend op het omringende landschap*
- *ontwikkeling ecologische verbinding Lunterse Beek: singels, graslanden, poelen, plas-drasbermen en moeraszones, in het bijzonder langs de beken*
- *vermindering barrièrewerking A30, N310, N304, N224, N781, N225, N800, N801, N802 en N805*
- *ontwikkeling bosranden en overgangen naar cultuurgronden*
- *ontwikkeling biotopen voor reptielen en amfibieën*
- *ontwikkeling cultuurhistorische patronen en beheersvormen*
- *ontwikkeling van het kleinschalig landschap langs de voet van de Veluwe; houtsingels, beken en (schrale) graslanden*

De kernkwaliteiten, in hun onderlinge samenhang bezien, worden in dit bestemmingsplan versterkt door verschillende maatregelen. Deze maatregelen (aanleg natuur en eco-duiker) worden door middel van een voorwaardelijke verplichting (artikel 13.3 met een verwijzing naar Bijlage 3 alsmede met een aanduiding op de verbeelding) geborgd in het bestemmingsplan. Dit zoals ook beschreven in Bijlage 6.

Ten aanzien van het GO:

Het gedeelte waar het GO van toepassing is betreft een miniem strookje vooraanleg van een gedeelte van het fietspad als ook aanpassingen van het wegprofiel zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan Wencopperweg III.

Het betreft dan ook een uitbreiding van de bestaande verkeersfunctie met ten hoogste 30 procent. Dit zoals geregeld in artikel 2.7.2.2 lid 4 van de Omgevingsverordening.

In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen de GO kan uitbreiding van bestaande functies met ten hoogste 30% mogelijk worden gemaakt, indien uit de toelichting blijkt dat de uitbreiding zodanig wordt ingepast in het betreffende landschapstype dat de kernkwaliteiten, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo niet significant worden aangetast; en deze inpassing planologisch is verankerd in hetzelfde (dan wel een ander, gelijktijdig vastgesteld) bestemmingsplan. De kernkwaliteiten zoals hiervoor beschreven met bijbehorende ontwikkelingsdoelen (zie hieronder) worden niet aangetast.

Ontwikkelingsdoelen natuur en landschap Groene Ontwikkelingszone

- *ontwikkeling ecologische verbinding Esvelder Beek - Barneveldse Beek: singels, graslanden, plas-drasbermen en moeraszones, aansluitend op het omringende landschap*
- *ontwikkeling ecologische verbinding Lunterse Beek: singels, graslanden, poelen, plas-drasbermen en moeraszones, in het bijzonder langs de beken*
- *vermindering barrièrewerking A1, A12 en A30, N310, N304, N224, N781, N225, N800, N801, N802 en N805*
- *ontwikkeling bosranden en overgangen naar cultuurgronden*
- *ontwikkeling biotopen voor reptielen en amfibieën*
- *ontwikkeling cultuurhistorische patronen en beheersvormen*
- *ontwikkeling van het kleinschalig landschap langs de voet van de Veluwe; houtsingels, beken en (schrale) graslanden*

Dit wordt ook beschreven in Bijlage 6. Daarnaast worden extra maatregelen genomen in de vorm van aanplant van bomen. Deze worden door middel van een voorwaardelijke verplichting (13.1 en 13.2 met een verwijzing naar Bijlage 2 en Bijlage 3 alsmede met aanduidingen op de verbeelding) geborgd in het bestemmingsplan.

4.3 Waterschap

Waterbeheersplan 2010-2015 Waterschap Vallei & Eem

In het plan heeft het waterschap zijn ambities en uitvoeringsprogramma vastgelegd. De plannen zijn

gebundeld in de drie programma's Veilige dijken, Voldoende en schoon water en Zuivering afvalwater.

- Het programma Veilige dijken richt zich op de bescherming tegen overstroming en daardoor op veiligheid voor de bewoners en gebruikers.
- Het programma Voldoende en schoon water gaat over het oppervlakte- en grondwater. De doelstelling is dat het beschikbaar is waar er behoefte aan is, dat het van goede kwaliteit is en dat het geen overlast veroorzaakt. In dat kader bestrijdt het waterschap de verdroging van natuurgebieden en zorgt zij voor het dagelijks beheer van watergangen.
- Het programma Zuivering afvalwater behandelt de inzameling (riolering), het transport en het zuiveren van afvalwater. Het waterschap wil door een intensieve samenwerking met gemeenten het beheer van de verschillende schakels beter op elkaar afstemmen. Enerzijds om kosten te besparen, anderzijds om het zuiveringsrendement te verhogen.

De klimaatontwikkelingen worden intensief gevolgd. Er worden maatregelen genomen om ook op de lange termijn het beheersgebied te beschermen tegen hoog water, wateroverlast en droogte, en om de capaciteit van de rioolwaterzuiveringen op peil te houden.

4.4 Gemeente

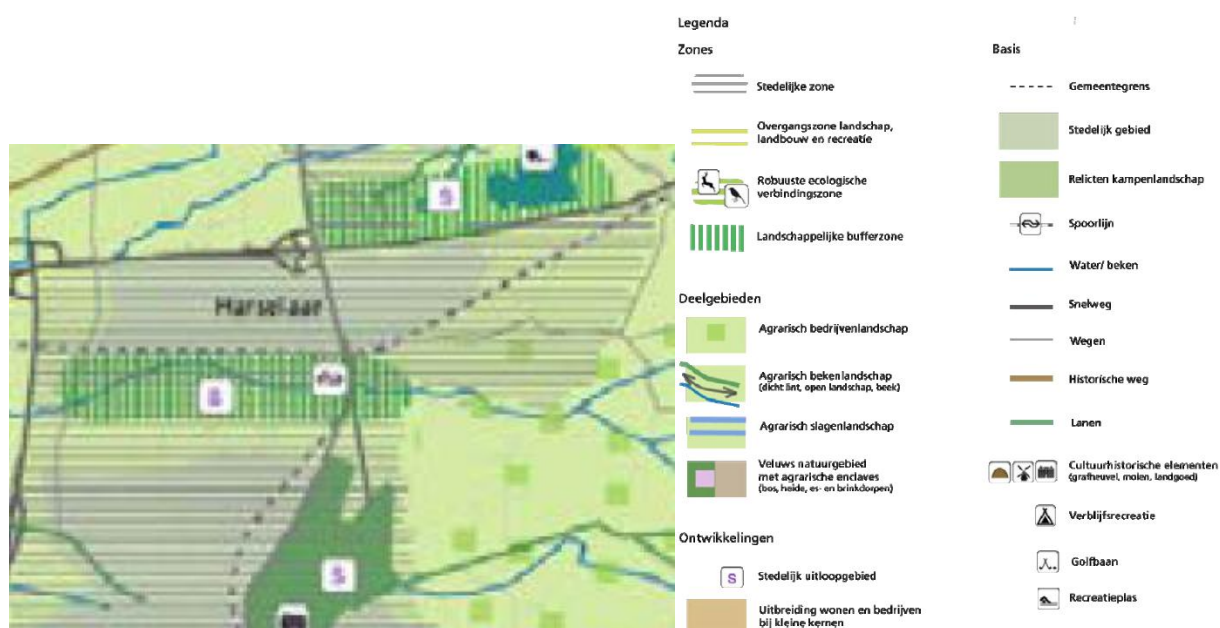
4.4.1 Structuurvisie Buitengebied Barneveld

De structuurvisie Buitengebied Barneveld is op 21 september 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.

De gemeente Barneveld heeft in juni 2009 de Strategische Visie vastgesteld. De Strategische Visie geeft aan welke doelen het gemeentebestuur nastreeft voor de periode tot 2030. Daaraan voorafgaand heeft de raad in januari 2009 de Structuurvisie 2009 vastgesteld waarin de stedelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar zijn weergegeven. Mede op basis van de Strategische Visie is de Structuurvisie 2009 geactualiseerd door de vaststelling van de Structuurvisie Kernen 2022. De Structuurvisie Buitengebied is het derde en laatste onderdeel van deze beleidstrilogie. In de op 21 september 2011 vastgestelde Structuurvisie Buitengebied wordt specifiek ingegaan op onderwerpen als landbouw, recreatie en landschap in de periode tot 2020. De twee structuurvisies vullen elkaar hierbij inhoudelijk aan. De strategische visie geeft aan wat de overkoepelende doelen zijn.

Met deze Structuurvisie Buitengebied biedt de gemeente Barneveld ruimte voor economische ontwikkeling in samenhang met behoud en ontwikkeling van de omgevingskwaliteiten landschap, natuur, woon- en leefmilieu. Ontwikkelingen in de landbouw en bij recreatieve bedrijven zijn van grote invloed op de omgevingskwaliteiten natuur, landschap en woon- en leefomgeving. Deze omgevingskwaliteiten zijn ook de belangrijkste vestigingsfactoren voor het buitengebied. Initiatieven beoordeelt de gemeente daarom mede op de mate waarin ze bijdragen aan behoud en ontwikkeling van de omgevingskwaliteit, bijvoorbeeld effecten op landschap (beeldkwaliteit), woon en leefmilieu, verkeer en natuur. Dit moet leiden tot een landschappelijk fraai buitengebied met goed ingepaste ontwikkelingen. Een buitengebied dat op die manier wordt ingericht is een aangename plek om te werken en te recreëren. De structuurvisie beoogt daarbij ontwikkelingsruimte te bieden aan goede initiatieven en wil een basis zijn voor samenwerking om die te realiseren.

Bovenstaande aanpak geldt voor het hele buitengebied. Daarnaast worden deelgebieden onderscheiden met beleidsaccenten op grond van landschappelijke kenmerken en zones op grond van een specifieke functie (zie bijlage 8 Structuurvisie). Onderstaand is per deelgebied en zone een ontwikkelingsrichting met kwaliteitsbeeld beschreven. Het kwaliteitsbeeld vormt het ruimtelijk toetsingskader. Het stelt eisen die richtinggevend zijn voor ruimtelijke ontwikkeling. Deze (minimum) eisen zijn kaderstellend voor het Bestemmingsplan.



Uitsnede structuurvisie Buitengebied Barneveld

Het plangebied is gelegen in de stedelijke zone en de landschappelijke bufferzone.

Stedelijke zone

Het concentratiebeleid voor woningbouw, ontwikkeling van bedrijventerreinen en voorzieningen in het gebied Barneveld Harselaar Voorthuizen blijft onverkort uitgangspunt.

Landschappelijke bufferzones

De landschappelijke bufferzones houden in beginsel hun bestaande functies, maar het beleid richt zich op meer dan het handhaven van de bestaande (agrarische) situatie. Actief beleid is nodig om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Voor delen van de bufferzones zijn daarvoor (deel)gebiedsvisionen opgesteld die leidend zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De Esvelderbeekzone ten westen van de Stationsweg is aangeduid als deze landschappelijke buffer welke uitloopt in oostelijke richting. Deze zone zal conform de structuurvisie gebruikt worden voor waterberging, landschap en recreatie.

Het plan sluit aan bij het gestelde in de Structuurvisie Buitengebied 2011.

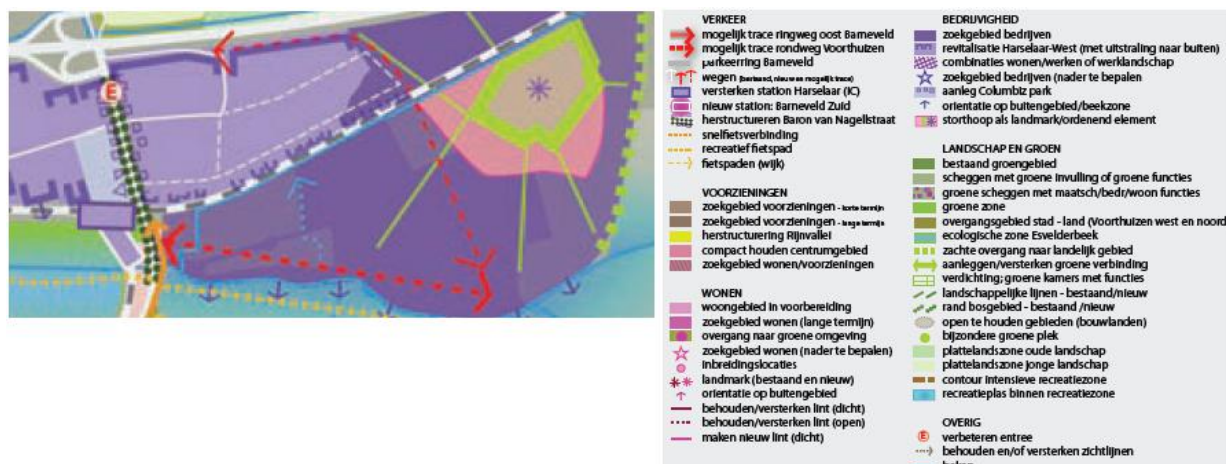
4.4.2 Structuurvisie Kernen Barneveld 2022

Structuurvisie Kernen Barneveld 2022

De gemeenteraad heeft op 22 november 2011 de "Structuurvisie Kernen Barneveld 2022" vastgesteld. De structuurvisie legt de gemeentelijke visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het eigen grondgebied vast. Het bestemmingsplan zal hier binnen moeten passen. De structuurvisie bevat een uitvoeringsprogramma. Hierin laat de gemeente zien hoe het voorgenomen beleid gerealiseerd zal worden. In de structuurvisie is een groot aantal ruimtelijke projecten opgenomen, waarvoor investeringen in de openbare ruimte noodzakelijk zijn. Ook is er een groot aantal lopende en potentiële bouw mogelijkheden.

Op de kaart behorende bij de structuurvisie ligt de planlocatie in een gebied nabij een zoekgebied voor bedrijven waarbij tevens (ten zuiden van de beek) schematisch een recreatief fietspad globaal is weergegeven. Ook is in het plangebied een mogelijk wegtracé aangegeven.

Het plan is voor wat betreft de ontwikkeling in overeenstemming met deze structuurvisie.



Uitsnede Structuurvisie Kernen Barneveld 2022 en legenda

4.4.3 Bestemmingsplannen globaal en flexibel

Op 6 mei 2014 heeft de raad de kaderstellende notitie 'Bestemmingsplannen globaal en flexibel' vastgesteld. Met deze notitie geeft de raad voor met name grote(re) uitleggebieden kaders aan om bestemmingsplannen globaal en flexibel te maken, om adequaat te kunnen inspelen op maatschappelijke en marktontwikkelingen. Daarmee ontstaat enige ruimte om een plan te kunnen wijzigen, maar zonder significant verlies van kwaliteit in de openbare ruimte, beeldkwaliteit en rechtszekerheid.

Globaal en flexibel zijn twee naast elkaar staande begrippen. Een globaal bestemmingsplan is een bestemmingsplan waarbij de belangrijkste uitgangspunten voor een gebied zijn vastgelegd. In een globaal bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden niet vastgelegd of gebonden aan een concreet perceel. Het tegenovergestelde van globaal bestemmen is gedetailleerd bestemmen, want een gedetailleerd bestemmingsplan legt juist wel een eindbeeld vast.

Naast het begrip globaal, kennen we ook nog de begrippen star en flexibel. We spreken van een star bestemmingsplan als het niet of nauwelijks mogelijk is om van een bestemmingsplan af te wijken. Flexibel bestemmen is het tegenovergestelde. Flexibel bestemmen laat meer ruimte om in te spelen op initiatieven die niet direct zijn geregeld. Flexibiliteit is in het bestemmingsplan in te bouwen door te werken met afwijkingsregels, wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplichten.

De notitie richt zich op toekomstige ontwikkelingen in de kernen, waarbij met name is gekeken naar de bestemmingen voor wonen en bedrijven.

Doorwerking in plangebied

In voorliggend bestemmingsplan zijn de gebruikelijke binnenplanse afwijkingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplichten opgenomen. Voor het overige is geen toepassing gegeven aan de kaders uit de notitie, omdat het bestemmingsplan een postzegelplan betreft.

4.4.4 Waterplan Barneveld (2005) en Hemelwaterbeleidsplan (2011)

Het Waterplan geeft een integrale watervisie op het verhogen van de gebruikswaarde en belevingswaarde van water. Door een verantwoord gebruik en duurzame ontwikkeling van het water kan ook in de toekomst gebruik worden gemaakt van een gezond watersysteem. De volgende ambities worden genoemd:

- Vasthouden en/of vertraagd afvoeren van hemelwater.
- Het scheiden van vuil en schoon water. Bij nieuwbouw het hemelwater van schone oppervlakken niet op de riolering lozen en bij voorkeur lokaal gebruiken, infiltreren of lozen op oppervlaktewater. In bestaand gebied hemelwater afkoppelen van het gemengd riool indien technisch en financieel haalbaar.
- De afvoer van schoon hemelwater vindt bovengronds plaats.
- Rioolwateroverstorten beperken om de doelstellingen voor waterkwaliteit te bereiken.

In het plan is een concrete doelstelling opgenomen: in 2025 is 10% van het verharde oppervlak afgekoppeld van de gemengde riolering (referentiejaar 2005). Dit betreft 18 hectare afkoppelen. In het

Hemelwaterbeleidsplan is deze doelstelling uitgewerkt in concrete maatregelen.

Hoofdstuk 5 RANDVOORWAARDEN

5.1 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is beoordeeld of de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet aan de eis van financiële uitvoerbaarheid en uit oogpunt van volksgezondheid en milieu aanvaardbaar mag worden geacht voor het beoogde gebruik.

Beoordeling van de milieuhygiënische bodemkwaliteit vindt plaats op basis van de vastgestelde bodemkwaliteitskaart (BKK) en het bodembeheerplan (BBP).

Met dit instrumentarium kan de bodemkwaliteit binnen het plangebied met een bepaalde statistische zekerheid worden bepaald voor zover blijktens historisch onderzoek geen sprake is van verdachte locaties.

Door BOOT ingenieursburo is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van een beoogde herinrichting aan de Baron van Nagellstraat te Barneveld. Zie hiervoor Bijlage 1 van de toelichting.

Het onderzoek is uitgevoerd in twee fasen. In de eerste fase is een vooronderzoek uitgevoerd. Aan de hand hiervan is de onderzoeksstrategie bepaald. In de tweede fase is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

Voor het terrein van Tolboom geldt dat hier onderzoek gedaan is en dat deze volgens contract schoon opgeleverd zal worden.

Voor wat betreft het gedeelte onder de bestaande wegen is nog geen onderzoek gedaan. Gedurende de werkzaamheden zal hier onderzoek naar worden gedaan.

Bodem is geen belemmerende factor voor de realisatie van dit project.

5.2 Cultuurhistorie

Sinds januari 2012 hebben gemeenten op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de opdracht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Daar waar het voor de archeologie al gemeengoed is gaat het dus ook gelden voor andere aspecten van de cultuurhistorie. Rekening houden met cultuurhistorie impliceert dat bekend moet zijn wat er voor waarden aanwezig zijn. Dit betekent dat naast archeologie, ook een beschrijving moet worden gegeven van de historische (steden)bouwkunde en historische geografie. Door cultuurhistorie een plek te geven in procedures op het gebied van ruimtelijke ordening wordt ook bereikt dat de aandacht niet uitsluitend uitgaat naar individuele objecten (de aangewezen monumenten), maar juist de samenhang tussen gebouwen en hun omgeving.

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 Archeologie lage en middelmatige verwachting

Er moet rekening worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Voor het maken van een weloverwogen belangenafweging is minimaal een archeologisch bureauonderzoek nodig. Voor de gehele gemeente is een archeologische beleidsadvieskaart opgesteld, welke gezien kan worden als een beknopt bureauonderzoek. Uit de 'archeologische waarden- en verwachtingskaart' van de gemeente blijkt dat voor het plangebied een lage en middelmatige archeologische verwachting geldt.

De gemeenteraad heeft op 28 september 2010 besloten dat voor deze zone nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij een oppervlakte van 1.000 m² voor grondverstorende werkzaamheden dieper dan 30 cm.

Het plan ligt volgens de archeologische beleidskaart grotendeels in een zone met een middelhoge archeologische verwachting waarvoor een vrijstelling van 1000 m² geldt. Een klein deel ligt in een zone met een lage archeologische verwachting.

In 2010 is hier een onderzoek uitgevoerd. Dit betreft een bureauonderzoek en inventariserend

Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek (zie Bijlage 2).

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de aanleg van de bestaande weg, spoorlijn, infrastructuur etc. de bodem ter plaatse tot grote diepte verstoord is. Nader archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Indien er bij de werkzaamheden vondsten worden gedaan (scherven, vuursteen, funderingen, opvallende donkere verkleuringen in het gele zand etc.) waarvan men redelijkerwijs kan vermoeden dat deze een archeologische betekenis hebben, zal hiervan onmiddellijk melding worden gemaakt (art. 53- 54 Monumentenwet 1988).

5.2.2 Historische(steden)bouwkundige waarden

Bij historische (steden)bouwkundige waarden gaat het om gebouwde elementen met bijzondere betekenis, zoals molens, bruggen, kastelen of hele dorpen en binnensteden. In of nabij het plangebied zijn geen historische (steden)bouwkundige waarden aanwezig. Ook zijn er in of inde buurt van het plangebied geen monumenten aanwezig.

5.2.3 Historisch-geografischewaarden

Historisch-geografische waarden verwijzen naar de ontstaanswijze en bijzondere plekken van onze cultuurlandschappen, zoals polders, kavelstructuren, terpen en het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Historisch-geografische waarden zijn niet aanwezig in of nabij het plangebied.

5.3 Ecologie

De belangrijkste wetten voor natuurbescherming in Nederland zijn de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Beide wetten zijn een Nederlandse vertaling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De verplichtingen voor bescherming van natuurgebieden zijn overgenomen door de Natuurbeschermingswet 1998, terwijl de Flora- en faunawet zich richt op de bescherming van planten en dieren.

5.3.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van natuurgebieden in Nederland. Daarnaast regelt deze wet de aanwijzing van natuurgebieden die van nationaal of internationaal belang zijn: Beschermde Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden. De Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt vervolgens wat er wél en niet mag in deze beschermde natuurgebieden.

Op 27 juni 2014 is de aanwijzing van het gebied Veluwe als speciale beschermingszone onder de Habitatrichtlijn in werking getreden. Tevens is met dit besluit het besluit tot de aanwijzing van Veluwe als speciale beschermingszone onder de Vogelrichtlijn, inclusief de daarbij behorende Nota van toelichting, gewijzigd. Deze twee genoemde speciale beschermingszones vormen samen het Natura 2000-gebied Veluwe, waarbij instandhoudingsdoelstellingen zijn toegevoegd.

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van natura 2000-gebied.

5.3.2 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt plant- en diersoorten in de beschermde natuurgebieden én daarbuiten. Ongeveer 500 soorten in Nederland vallen onder de bescherming van deze wet. Om te beoordelen of de beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn, wordt een natuurtoets uitgevoerd. Zie hiervoor Bijlage 3 bij de toelichting.

Hiertoe is door bureau Eelerwoude op 14 mei 2014 een onderzoek uitgevoerd waarin de huidige en toekomstige ontwikkeling in kaart zijn gebracht waarbij de beschermde soorten en effecten op deze soorten beschreven zijn. Het betreft hier onderzoek van en naar planten, zoogdieren, vogels, amfibieën,

reptielen, vissen en beschermde soorten ongewervelden.

Voor wat betreft beschermde flora, grondgebonden zoogdieren, vogels, beschermde amfibieën, beschermde vissen en beschermde ongewervelden worden met de voorgenomen werkzaamheden geen negatieve effecten verwacht. Nader onderzoek of een ontheffing Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

Voor wat betreft de vleermuis en de levendbarende hagedis is naar aanleiding van de quickscan een nader onderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor Bijlage 4 bij de toelichting. Ook heeft er een inventarisatie plaatsgevonden in het Roekenbos om te kijken of de aanwezige boomholtes geschikt zijn als vleermuisverblijfplaats. Zie hiervoor Bijlage 5 bij de toelichting.

Vleermuizen

Voor vleermuizen geldt dat alle vleermuissoorten strikt beschermd zijn onder de Flora- en faunawet. Het verjagen, vangen en doden van individuen van beschermde soorten, alsmede het verstoren of vernielen van vaste verblijfplaatsen (inclusief de functionele leefomgeving) is verboden vanuit de Flora- en faunawet. De functionaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen dient te allen tijde gegarandeerd te blijven.

In de directe omgeving van het plangebied zijn foeragerende en passerende gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen, laatvliegers en rosse vleermuizen aangetroffen. De aanwezige vliegroute van de gewone dwergvleermuis langs de Wencopperweg (parallel aan het spoor) blijft behouden. Het is van belang dat hier tijdens de aanlegfase geen extra lichtverstoring ontstaat. Uit het onderzoek komt naar voren dat geen van de overige soorten een duidelijke binding (in de vorm van vliegroutes, belangrijk foerageergebied of verblijfplaatsen) hebben met het plangebied. Mits lichtverstoring door bijvoorbeeld bouwverlichting op de Wencopperweg voorkomen wordt, kunnen negatieve effecten op vleermuizen worden uitgesloten. Hier zal met de bouw rekening mee worden gehouden. Overigens zal een tijdelijke lichtverstoring in de aanlegfase zal daarom niet tot wezenlijk negatieve effecten leiden.

Voor wat betreft de aanwezige boomholtes in de bomen in het roekenbos wordt geconcludeerd dat geen van de holtes geschikt zijn voor vleermuizen.

Levendbarende hagedis

De levendbarende hagedis is een algemeen voorkomende soort in Nederland en komt in de hoge zandgronden voor. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt geschikt leefgebied van de levendbarende hagedis van functie veranderd. Bovendien wordt geschikt leefgebied van de levendbarende hagedis verder versnipperd. De lokale populatie is momenteel kwetsbaar door diverse lopende ruimtelijke ontwikkelingen en de geplande ontwikkeling van de weg leidt tot een extra barrière in het landschap. Levendbarende hagedis valt onder tabel 2 van de Flora- en faunawet. Voor deze categorie soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet wanneer gewerkt wordt conform een goedgekeurde gedragscode. Om te werken conform de gedragscode is het nodig om een op maat gemaakt ecologisch werkprotocol op te stellen en te gebruiken bij de uitvoering. In dit werkprotocol worden beschermingsmaatregelen (mitigerende maatregelen) uitgewerkt.

De mitigerende maatregelen die genomen worden voor de levendbarende hagedis, zullen worden ingepast binnen de reikwijdte van het plan. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is door de aanwezigheid van de onderzochte beschermde soorten niet in het geding.

5.3.3 Gelders Natuurnetwerk en Groene ontwikkelingszones

De EHS wordt in de nieuwe omgevingsvisie van de Provincie (zie paragraaf 4.2.1) vervangen door het Gelders natuurnetwerk (GNN) en de Groene ontwikkelingszone (GO). Bestaande en nog te ontwikkelen natuur komen in hoofdlijnen overeen met de 'EHS Natuur'. De overige EHS wordt opgenomen als GO, wat grotendeels overeenkomt met de 'EHS Verweven' en 'EHS Verbinden'.



Fragment Gelders Natuurnetwerk en Gelderse Ontwikkelingszone

Op bovenstaande afbeelding is te zien dat het Gelders Natuur Netwerk, de Esvelderbeek een klein onderdeel is van het plan. In dit kader is er onderzoek uitgevoerd naar eventuele effecten op de EHS (natuur). Bij de beoordeling van effecten op de Ecologische Hoofdstructuur is het van belang dat eerst wordt gestreefd naar het voorkomen of beperken van negatieve effecten. Effecten die niet of slechts gedeeltelijk verzacht (gemitigeerd) kunnen worden, dienen te worden gecompenseerd.

Hiertoe is een nader onderzoek uitgevoerd door bureau Eelerwoude (Bijlage 6 Toets GNN/GO-beleid, Eelerwoude, 2015). Dit onderzoek geeft inzicht in de effecten op de kenmerken en waarden van de EHS door het pakket van voorgenomen ingrepen in het gebied.

Effectenbeoordeling

Oppervlakteverlies en versnippering

Voor wat betreft onderhavig plan kan gesteld worden dat de Groene Ontwikkelings zone in oppervlakte afneemt. In GNN wordt wel een stukje fietspad aangelegd maar de GNN zal door de aan te leggen faunapassage in oppervlak niet afnemen en in kwaliteit toenemen. Zie hiervoor ook de paragraaf 4.2.1. Er is geen sprake van versnippering van natuur. Op dit moment is er een barrièrewerking door de aanwezige duiker. Door het aanpakken van deze barrière door de aanleg van een faunapassage zal een vermindering van de versnippering optreden.

Verstoring

De reconstructie van de weg en aanleg van de tunnel kan zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase

leiden tot licht-, geluids- en optische verstoring.

In de aanlegfase kan lichtverstoring optreden door gebruik van bouwverlichting. In de huidige situatie is reeds lichtverstoring aanwezig door straatverlichting en wegverkeer en is de waarde van het gebied voor nachttactieve soorten beperkt. Een tijdelijke lichtverstoring in de aanlegfase zal daarom niet tot wezenlijk negatieve effecten leiden.

Geluids- en optische verstoring zijn momenteel al aanwezig in het plangebied door de aanwezigheid van (spoor)wegverkeer en ligging binnen de bebouwde kom. In de aanlegfase zullen geluid en trillingen in GNN en GO niet wezenlijk toenemen. De bebouwing langs de Stationsweg en het Roekenbos vormen een buffer tegen verstoring.

In de gebruiksfase kan verstoring optreden op de Esvelderbeek en de houtsingels ten oosten van het plangebied. Deze zal bestaan uit geluidsverstoring (wegverkeer) en optische verstoring (verstoring door bewegend autoverkeer, lichtverstoring door wegverkeer en lichtverstoring door straatverlichting). Een deel van de verstoring zal worden voorkomen door enerzijds een goede landschappelijke inpassing ten oosten van het plangebied. Daarnaast zal vleermuisvriendelijke verlichting worden toegepast. Hierdoor is de verbingszone in de toekomst functioneel voor nachttactieve soorten zoals vleermuizen en geeft dit geen belemmeringen voor de uitvoering van dit project.

Verontreiniging

Voor wat betreft verontreiniging kan afspoeling van verontreinigende stoffen van het wegdek (run-off) leiden tot verontreiniging van oppervlaktewater, met name de Esvelderbeek. De aard en omvang hiervan is sterk afhankelijk van het wegontwerp direct ten noorden van de Esvelderbeek. In het ontwerp zal hier rekening mee gehouden worden. Verontreiniging is dan ook geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

Hydrologie

Voor de aanleg van de tunnel zal bronbemaling noodzakelijk zijn. Hierdoor wordt de grondwaterstand in de omgeving van de tunnel tijdelijk verlaagd. In de omgeving van de tunnel zijn geen bijzondere biotopen zoals poelen of kwelgebonden vegetaties die negatieve effecten kunnen ondervinden van bronbemaling door droogval of vermindering van kweldruk. Wel is het voor watergebonden natuurwaarden in de Esvelderbeek van belang dat de beek ten allen tijde watervoerend blijft. Dit is als eis meegenomen bij de uitvoering. Wezenlijke negatieve hydrologische effecten van de ontwikkeling zijn derhalve niet aan de orde.

Met de beoordeling van effecten op de Ecologische Hoofdstructuur is het van belang dat er wordt gestreefd naar het voorkomen of beperken van negatieve effecten. Effecten die niet of slechts gedeeltelijk gemitigeerd kunnen worden, dienen te worden gecompenseerd.

Maatregelen

Er vindt door onderhavig plan geen aantasting plaats van wezenlijke kenmerken en waarden van GNN en GO. Voorzorgsmaatregelen worden in acht worden genomen en de verschillende maatregelen dragen bij aan het behoud en de versterking van de natuurwaarde ter plaatse. Deze worden beschreven in hoofdstuk 6 van Bijlage 6 en worden hieronder samengevat.

Voorkomen hydrolische effecten

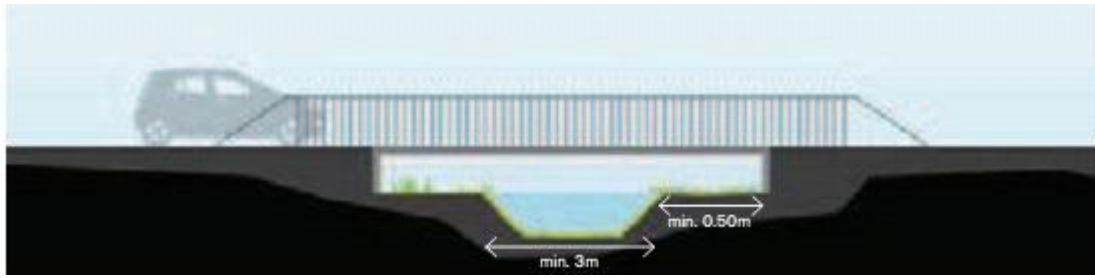
Voor watergebonden natuurwaarden in de Esvelderbeek zal ervoor gezorgd worden dat de beek ten allen tijde watervoerend blijft.

Verminderen van de versnippering

De verbingszone voor vissen en kleine grondgebonden dieren zal worden hersteld door het vervangen van de huidige duiker onder de Stationsweg door een faunapassage. Dit conform het inrichtingsplan Harselaar-Zuid (zie Bijlage 7).

- De brug overspant een natte zone, oeverzone en droge zone;
- De droge zone bedraagt minimaal 0,5 meter aan beide zijden van de brug;

- Onder de brug is voldoende lichtval om plantengroei mogelijk te maken.



Dwarsdoorsnede van een geschikte faunapassage.

De faunapassage is door middel van een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan (zie Bijlage 3 bij de regels)..

Aanleg kleine ecologische stapstenen

Langs de Esvelderbeek bevindt zich plaatselijk ruimte voor het inrichten van oeverhoekjes. Deze worden ingericht als stapsteen voor kleine grondgebonden zoogdieren, zoals hagedissen en salamanders. Ook deze toevoeging van natuur is door middel van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan geborgd (zie Bijlage 3 bij de regels).

Beperken van optische verstoring

Door kap van de strook aan de oostzijde van het Roekenbos ontstaat meer optische verstoring (lichtinval dieper in het bos). Door de aanleg van een struweelbeplanting aan de rand kan zal dit ongedaan gemaakt worden.

De uitstraling van de weg in oostelijke richting (licht-, geluids- en optische verstoring) zal worden beperkt door een goede landschappelijke inpassing.

Beperken van lichtverstoring

Langs het nieuwe wegtracé is een toename van lichtverstoring onwenselijk. Door de lichtverstoring te beperken zal de verbindingszone in de toekomst functioneel worden voor nacht actieve soorten zoals vleermuizen.

Herplant bos

Door een verkleining van het gebied dat is aangeduid als GO is het voornemen om dit te compenseren. Zowel langs de nieuwe ontsluitingsweg (Wencopperweg) als ook aan de voor en achterzijde van het 'Roekenbos' zal aanplant van bomen en struweel plaatsvinden welke geborgd worden met een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan. De herplant vindt plaats aansluitend op het Roekenbos, zodat de betreffende houtopstand qua oppervlakte gelijk blijft. Bij de herplant zal gebruik worden gemaakt van inheems autochtoon plantmateriaal.(zie Bijlage 1 bij de regels)

Conclusie

Op basis van voorgaande effectenbeoordeling kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van GNN en GO. Daartoe zullen tevens voorzorgsmaatregelen in acht worden gehouden. Daarnaast is een pakket aan maatregelen benoemd die bijdragen aan behoud en versterking van natuurwaarden ter plaatse.

5.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder: Bevi) worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Daarbij gaat het vooral om de grote chemische bedrijven, maar ook om kleinere bedrijven als LPG-tankstations en opslagen van bestrijdingsmiddelen. Daarnaast zijn (hoofd)transportassen voor gevaarlijke stoffen, zoals

buisleidingen, spoor-, auto-, en waterwegen, ook als potentiële gevarenbron aangemerkt.

Het beleid voor externe veiligheid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken zijn gemeenten en provincies verplicht om bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt in het externe veiligheidsbeleid het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd.

- Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-6} (één op 1.000.000) bedraagt (verder: PR-contour).
- Het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt afhankelijk van de ontwikkeling een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Voor bepaalde risicovolle bedrijven geldt het Bevi. Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

Transport van gevaarlijke stoffen over water, spoor en weg

Voor de beoordeling van de risico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen dient op dit moment de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) te worden gehanteerd. Daarnaast wordt gewerkt aan nieuwe regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit transportroutes externe veiligheid en Regeling Basisnet).

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Voor de beoordeling van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen gelden het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de Regeling externe veiligheid buisleidingen. Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot buisleidingen voor zowel het transport van brandbare vloeistoffen als hogedrukaardgasleidingen wettelijk vastgelegd.

Conclusie

Over de spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn worden gevaarlijk stoffen vervoerd. Door de realisatie van een tunnel in plaats van een overgang wordt het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van de spoorlijn verlaagd.

Aan de Baron van Nagellstraat 121 bevindt zich een LPG station. Deze moet door dit plan worden geamoveerd. Hierdoor neemt het externe veiligheidsrisico af.

Het transport van LPG over de Baron van Nagellstraat / Stationsweg voor het LPG station aan de Wesselseweg verandert door dit plan niet, de risico's blijven hetzelfde. De externe veiligheidsrisico's worden door dit plan verlaagd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit plan.

5.5 Geluid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dienen de bepalingen van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Dit betekent onder meer dat wanneer in het bestemmingsplan gronden worden bestemd voor nieuwe woningbouw of andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen, moet worden nagegaan of voor deze gronden een geluidszone van kracht is.

Bij de aanleg of fysieke wijziging van infrastructuur is deze onderzoeksplicht ook van kracht.

Arcadis heeft een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd. Zie hiervoor Bijlage 8 van de toelichting. Het doel van het akoestisch onderzoek is om de fysieke wijziging van de Baron van Nagellstraat/Stationsweg te toetsen aan de normen voor "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder en om de nieuw aan te leggen wegen te toetsen aan de normen die gelden voor "nieuwe situaties" uit de Wet geluidhinder.

De aanleg van de nieuwe wegen heeft geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB tot gevolg. Uit het onderzoek blijkt dat de fysieke wijziging van de Baron van Nagellstraat/Stationsweg leidt tot een reconstructiesituatie voor in totaal drie woningen en zijn er maatregelen afgewogen. Middels een doelmatigheidsafweging is vastgesteld dat toepassing van geluidsarm asfalt met akoestische eigenschappen gelijkwaardig aan dunne deklagen B financieel doelmatig is. Het aantal reductiepunten biedt ruimte voor het financieel doelmatig toepassen van schermen, maar dit is vanuit zwaarwegende stedenbouwkundige redenen niet wenselijk. Ondanks het toepassen van de genoemde maatregel, wordt de geluidsbelasting op het drietal woningen onvoldoende gereduceerd. Voor deze woningen (Stationsweg 179, 183 en 50) zal hogere waarden vastgesteld worden. Voor geen enkele woning wordt de maximaal te ontheffen grenswaarde vanwege wegverkeer overschreden.

5.6 Geur

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan toetst het bevoegde gezag enerzijds of in het plangebied een qua geur acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Anderzijds is het uitgangspunt dat met het plan de omliggende bedrijven niet vergaand in hun ontwikkelingsmogelijkheden mogen worden beperkt.

Uitgangspunt voor de toetsing zijn de normen zoals die in of op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) zijn vastgelegd. De Wgv maakt het mogelijk om bij verordening af te wijken van de wettelijke geurnormen. De gemeente Barneveld heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De Verordening geurhinder en veehouderij is in werking getreden op 18 oktober 2008, waarbij voor een aantal aangegeven delen van het grondgebied van Barneveld andere normen dan de wettelijke zijn vastgesteld. Het plan is getoetst aan de normen die zijn vastgesteld in deze verordening, voor zover deze normen van toepassing zijn in of rond het plangebied.

Veel bedrijven hebben geen omgevingsvergunning milieu meer nodig, maar vallen onder algemene milieuregels zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Aangezien de geurnormen uit de Wgv vrijwel één op één zijn overgenomen in het Activiteitenbesluit, kunnen bedrijven die onder dit besluit vallen ook gewoon worden meegenomen in de Wgv-toets.

Onder een 'geurgevoelig object' wordt verstaan: een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt.

De aanleg van een weg betreft geen geurgevoelig object. Het aspect 'geur' is daarom geen belemmering voor het plan.

5.7 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden is artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan

plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Het plan betreft de aanleg van de tunnel en de daarbij behorende wegaanpassing. De aanleg van een weg betreft geen stedelijke ontwikkeling. Het plan hoeft derhalve niet getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Het plan voorziet in een actuele regionale behoefte welke niet op een andere wijze kan worden ingepast. Het betreft een aanpassing van de bestaande infrastructuur waarbij de ladder niet toepasbaar is. Er is geen sprake van het bekijken van bestaand aanbod en bestaande vraag. In dit geval hebben we te maken met een belangrijke infrastructurele schakel tussen Harselaar/A1 en Barneveld. Deze is overigens conform de denkwijze van de ladder gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Geconcludeerd wordt dat in onderhavige situatie sprake is van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

5.8 Leidingen

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen leidingen of beschermingszones van leidingen voor die in het kader van onderhavig bestemmingsplan bescherming behoeven. Eveneens zijn er geen straalpaden of laagvliegroutes die beperkingen stellen aan de bouwhoogten.

5.9 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen. Hierin is opgenomen dat bij een ruimtelijk besluit de gevolgen voor de luchtkwaliteit getoetst moet worden. Om te bepalen of de kwaliteit van de lucht ter plaatse voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving, dient bij nieuwe ontwikkelingen onderzoek gedaan te worden naar de luchtkwaliteit. Projecten waarvan aannemelijk is dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de reconstructie van de Baron van Nagellstraat/Stationsweg (inclusief de aanleg van de Wencopperweg en/of de aanleg van de nieuwe weg Binnenveld) leidt tot een overschrijding van de normen zoals opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen'. Zie hiervoor Bijlage 8 van de toelichting.

Uit de berekeningsresultaten volgt dat er nergens een overschrijding van grenswaarden wordt berekend. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie NO₂ bedraagt 30,5 µg/m³ en de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt 24,3 µg/m³. De 24-uursgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ wordt op geen enkel toetspunt meer dan 35 keer overschreden. Er zijn geen overschrijdingen van grenswaarden berekend. Derhalve zullen er vanuit de wet geen belemmeringen zijn ten aanzien van het milieuaspect luchtkwaliteit. Omdat er wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden die gelden voor de luchtkwaliteit zijn er vanuit het milieuaspect luchtkwaliteit dan ook geen belemmeringen om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.10 Milieueffectrapportage

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r. -procedure gevolgd te worden. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij' -principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De wet milieubeheer maakt onderscheid in een m.e.r.-procedure voor plannen (planMER) en voor besluiten (besluitMER of projectMER). Voor een bestemmingsplan kan zowel de plan-m.e.r.-plicht als de besluit-m.e.r.-plicht gelden.

Er zijn twee sporen waarlangs de m.e.r.-plicht kan ontstaan:

1. Plan- en/of besluit m.e.r.-plicht: als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage;
2. plan-m.e.r.-plicht: als voor het plan een zogeheten passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 gemaakt moet worden. Dat is het geval als het plan significante negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied.

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D van het Besluit bestaat uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden.

Voor de vraag of een bestemmingplan besluit m.e.r.-plichtig is, geldt dat het Besluit milieueffectrapportage onderscheid maakt naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Daarbij geldt dat een bestemmingsplan alleen besluit-m.e.r.-plichtig is, als het bestemmingsplan in kolom 4 wordt genoemd.

Als de activiteit onder de drempelwaarden uit kolom 2 van bijlage D blijft, geldt dat moet worden beoordeeld of een MER moet worden opgesteld. De centrale vraag die daarbij beantwoord moet worden is of er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Als dat het geval is, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

Voor de vraag of een bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig is, geldt dat dit het geval is als het plan genoemd is in kolom 3 en activiteiten mogelijk maakt die in onderdeel C en D, kolom 1 vermeld zijn en voldoen aan de in kolom 2 genoemde drempelwaarden.

Als een bestemmingsplan een activiteit mogelijk maakt die Besluit-m.e.r.-plichtig is op grond van de uitkomst van een toets van een activiteit die onder de drempelwaarden blijft, dan is dat bestemmingsplan alsnog plan-m.e.r.-plichtig. Het maakt dan immers een (besluit) m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk.

In dit geval is de activiteit niet m.e.r.-plichtig want er is voor het plan geen passende beoordeling nodig en de activiteit komt niet voor op de lijst in onderdeel C of D van het Besluit milieueffectrapportage.

Ten behoeve van de benodigde bestemmingsplanprocedures wordt voor het project onderdoorgang Harselaar een zogenaamde (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij een voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden en of daarom de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden doorlopen. In deze rapportage (zie Bijlage 10) is de analyse naar belangrijke nadelige milieugevolgen opgenomen.

Conclusie

De conclusie is dat voor de meeste aspecten kan worden uitgesloten dat het project onderdoorgang Harselaar belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal opleveren. In het ontwerp en tijdens de uitvoering van de onderdoorgang zal afdoende rekening worden gehouden met trillingen en effecten op de grondwaterstand. Hierdoor zullen belangrijke nadelige gevolgen worden uitgesloten.

5.11 Milieuzonering

Ten aanzien van bedrijvigheid geldt als uitgangspunt dat toekomstige woningen geen onevenredige milieuhinder (geur, geluid etc.) mogen ondervinden van nabijgelegen bedrijvigheid. In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, editie 2009, worden in verband met de aanwezigheid van milieubelastende functies indicatieve afstandsnormen voorgeschreven tot milieugevoelige functies, vooral wonen.

Aangezien dit plan geen bebouwing betreft maar de realisatie van een tunnel en aanpassing van de wegstructuur is het milieuzoneringsaspect geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.12 Natuur en landschap

Het plan omvat alleen het weggedeelte en laat de omliggende groenstructuren buiten de plangrenzen. Ten westen van de Stationsweg bevindt zich het Roekenbos. Het Roekenbos is een parkachtig bos met als hoofdboomsoorten zomereik en Amerikaanse eik. Daarnaast zijn er enkele grote exemplaren aanwezig van de soorten gewone beuk, bruine beuk, Hollandse Linde en Plataan. De onderbegroeiing bestaat uit Amerikaanse eik en gewone esdoorn.

De eerste bomenrij van het Roekenbos is inmiddels gekapt. Dit was onvermijdelijk aangezien deze alleen behouden zou kunnen blijven indien de locatie van de tunnelbak minimaal 10 m in oostelijke richting zou worden verplaatst. Dit is in verband met de wens van het behouden van een ventweg om de veertien woningen te ontsluiten, niet mogelijk.

Door kap van de strook aan de oostzijde van het Roekenbos ontstaat meer optische verstoring (lichtinval dieper in het bos). Door de aanleg van een struweelbeplanting aan de rand zal dit ongedaan gemaakt worden. Hiervoor zal een rand met gemengd inheems struikplantsoen aangeplant worden. Zie Bijlage 1 bij de regels.

Het woningblok aan de Stationsweg en de voormalige toerit van de Wencopperweg zullen groen worden ingericht door beplanting aan te brengen langs het weggedeelte.

Voor het overige hoeft er geen inpassing plaats te vinden van de Stationsweg/ Baron van Nagellstraat aangezien dit een bestaande weg betreft.

5.13 Veiligheid

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden is er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden. Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan. In de "Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" een uitgave van Brandweer Nederland worden deze eisen gesteld. Voor wat betreft de bereikbaarheid zijn er binnen de gemeente Barneveld hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Situatie

Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, het Besluit veiligheidsregio's en aan de eisen van de aangewezen hoofd- en subaanrijdroutes. Dit zal gebeuren bij de bouwplannen en inrichtingsplannen.

Algemeen

Voor de ondertunneling zijn geen specifieke voorwaarden van toepassing. Er zijn geen voorwaarden voor bluswater of opkomsttijden. Ervan uitgaande dat de tunnel geschikt is voor vrachtverkeer zijn er voor de brandweer geen extra specifieke voorwaarden. Voor wat betreft de externe veiligheid is een ondertunneling in plaats van een spoorwegovergang een verbetering (zie hiervoor ook paragraaf 5.4). Op deze manier wordt een calamiteit met een trein met bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen alleen maar verkleind.

Bluswater

Voor wat betreft tunnels of tunnelbakken zijn er geen specifieke eisen met betrekking tot bluswater voorzieningen. Het is wel raadzaam om bij de ingangen van de tunnel een brandkraan te plaatsen. De brandkraan bij het spoor (zijde Roekenbos) moet vanaf het station Barneveld Noord na aanleg van de tunnel bereikbaar blijven. Omdat de tunnelbak verdiept ligt is deze brandkraan niet meer te gebruiken voor de woningen aan de overzijde van de weg. Voor deze woningen moet er een brandkraan worden aangebracht. Een goede plek zou het begin van de tunnelbak zijn aan de Barneveldse zijde. Deze bluswatervoorziening is dan te benutten voor de woningen, tunnelbak en station.

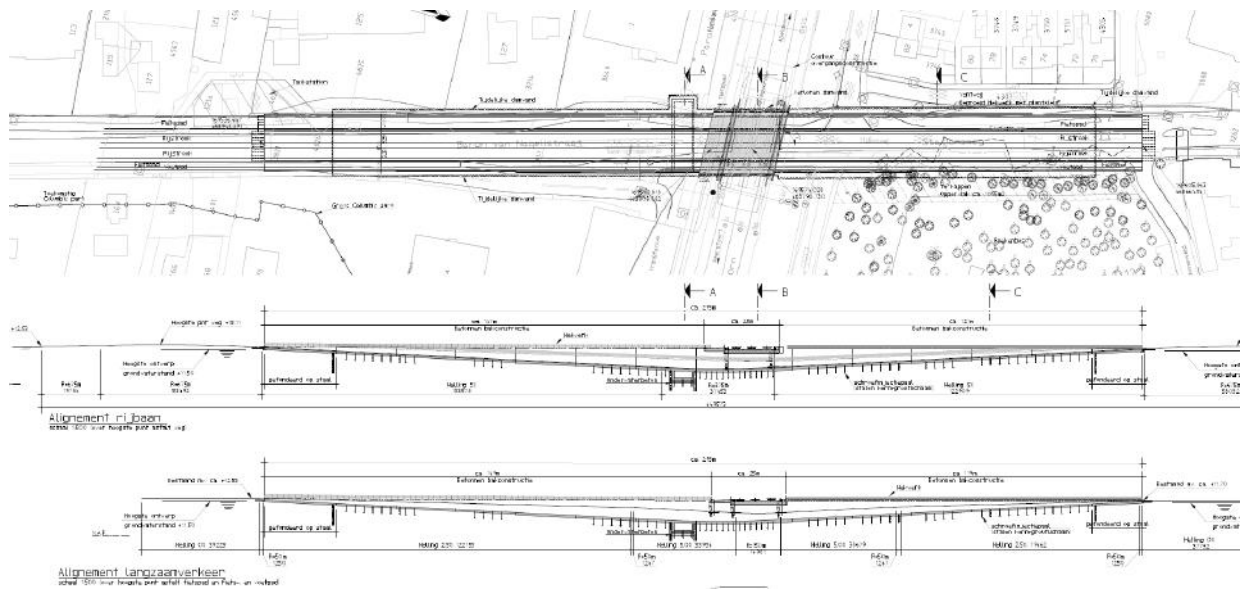
Conclusie

Er zijn voor wat betreft de eisen voor de veiligheid geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.14 Verkeer

De ondertunneling van de Baron van Nagellstraat maakt onderdeel uit van het samenhangende pakket ten behoeve van verdere verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld. De tunnel bevordert de doorstroming op de Baron van Nagellstraat, verbetert de verkeersveiligheid op de spoorwegkruising en geeft ruimte aan een mogelijk station aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Ook draagt de tunnel bij aan de verkeersafwikkeling. Dit blijkt ook uit de verkeersstudie van Goudappel Coffeng naar de effecten op het verkeer van de overweg Baron van Nagellstraat en de andere overwegen in de gemeente Barneveld d.d.17 oktober 2012 welke als Bijlage 9 bij de toelichting is gevoegd.

Het bestemmingsplan omvat het gebied vanaf de noordelijke kruising van de Baron van Nagellstraat met de Harselaarseweg/ Energieweg tot de zuidelijker gelegen percelen nabij Stationsweg 175. Er zal een tunnel onder het spoor worden ontwikkeld. Hiertoe zal de weg vanuit beide kanten met een helling naar beneden worden gelegd. Waar de weg weer op maaiveldniveau komt vinden aanpassingen aan het wegtracé plaats voor een optimale geleiding.



Doorsnede/profiel tunnelbak

Ondertunneling

In de rapportage van de VE-studie worden de volgende argumenten genoemd voor de ondertunneling van de Baron van Nagellstraat:

1. Op basis van de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng voor de huidige, 2022 en 2022+ situatie blijkt dat de Baron van Nagellstraat een drukke overweg zal blijven met een wachttijd van gemiddeld meer dan één minuut. Verkeerstechisch geldt meer dan een minuut wachten bij een overweg als een aandachtspunt;
2. ProRail stelt als eis dat op het moment dat er een station aan het spoor Amersfoort-Apeldoorn

gerealiseerd wordt, de overweg opgeheven moet worden en vervangen moet worden door een ongelijkvloerse kruising. Reden hiervoor is dat halterende treinen zo dicht bij deze overweg tot een extra lange dichtligtijd leiden en mogelijk zelfs tot op de overweg zouden halteren, waarmee het veiligheidsniveau naar beneden gaat;

3. Bovenstaande geldt in principe ook in geval er bij de driesporige situatie iets fysiek wijzigt aan de weginfrastructuur. Als bijvoorbeeld op termijn een extra fietsroute aangelegd wordt, dan zal een gelijkvloerse kruising niet acceptabel zijn;
4. In de verkeersprognoses voor 2022 en 2022+ zullen de wachtrijen voor de overweg Baron van Nagellstraat naast de Wencopperweg ook terugslaan op de verkeerskruising Harselaarseweg-Energieweg en zal de effectieve bruikbaarheid van de diverse in-/uitritten negatief beïnvloed worden. Dit betekent een sterke verslechtering van de verkeersafwikkeling;
5. Lange wachtrijen gecombineerd met relatief lange wachttijden zorgen voor risicovol gedrag bij weggebruikers. Het feit dat er in het verleden absoluut gezien weinig incidenten zijn geweest, betekent nog niet dat er veel bijna-incidenten gespeeld kunnen hebben. Gezien de huidige situatie bij de Baron van Nagellstraat, waarbij links afslaand verkeer naar de Wencopperweg regelmatig leidt tot stilstaande voertuigen op de overweg, is continuering van dit risicovolle gedrag aannemelijk. De voorziene langere wachttijden en wachtrijen in de toekomst zullen dit gedrag alleen maar vergroten, met een vergrote kans op incidenten;
6. De toekomstige plannen voor o.a. een extra fietsroute, een eventuele realisatie van een station, een Railterminal en de verdere ontwikkeling van industriegebied Harselaar nopen tot een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een tunnel faciliteert deze toekomstige ontwikkelingen;
7. Verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen en toename rail-/wegfrequentie zullen realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat in de toekomst alleen maar lastiger maken: in de huidige situatie zijn er ruimtelijk gezien mogelijkheden voor realisatie van een onderdoorgang bij de Baron van Nagellstraat. Deze ruimte zal niet altijd beschikbaar blijven;
8. Uit een benchmark van Goudappel Coffeng onder 20 overwegen in Noord-Oost Nederland blijkt de Baron van Nagellstraat (evenals de overwegen Nijkerkerweg en Lunterseweg) bij de 10 meest hinderlijke te zitten (boven 1 min. wachttijd);
9. Uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat de wachttijden en –rijen bij deze overweg het grootst zijn, waarmee het VE-team heeft geconcludeerd dat deze overweg het eerst aangepakt dient te worden;
10. Een ongelijkvloerse situatie heft de barrièrewerking met het spoor op, met al zijn positieve effecten op de doorstroming van het wegverkeer en verkeersveiligheid, maar ook de reductie van verstoringen voor het treinverkeer op deze locatie.

Hierna worden een aantal aspecten nader toegelicht.

Verkeersveiligheid

Door de kruising van de Baron van Nagellstraat met het spoor ongelijkvloers te maken, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid. Nu al leidt de huidige overweg tot onveilige situaties. Uit alle prognoses en modellen blijkt dat het zowel op het spoor als op de weg drukker zal worden. De kans op ongevallen neemt hiermee toe. Door deze kruising ongelijkvloers te maken wordt dit conflictpunt volledig weg genomen. Uit de Value Engineering (VE)-studie die in 2012 is uitgevoerd blijkt dat deze investering de grootste bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. [bron: raadsvoorstel 13-80 d.d. 15-10-2013]

Uit de ongevallengegevens van de laatste tien jaar (2004-2013) blijkt dat binnen een afstand van circa 100 meter aan weerszijden van de overweg 11 ongevallen zijn geregistreerd. Hiervan was één ongeval met dodelijke afloop en bij drie ongevallen waren overige gewonden te betreuren. Een aantal ongevallen zijn het gevolg van het optreden van wachtrijen (kopstaartongevallen). Het plaatsvinden van relatief veel kopstaartongevallen als gevolg van de wachtrijen is ook bij de aanvraag voor de subsidie Spoorse Doorsnijdingen reeds benoemd.

Ook de veiligheid voor het fietsverkeer neemt door de aanleg van de onderdoorgang toe omdat er geen kans meer is op het passeren van gesloten overwegbomen. Daarnaast wordt door de onderdoorgang de

aanleg van de snelfietsroute mogelijk gemaakt. Zonder tunnel zou ProRail niet kunnen instemmen met de aanleg van de snelfietsroute omdat deze wijziging van inrichting van de overweg zou leiden tot een potentiële afname van de overwegveiligheid.

Verkeersintensiteiten

De vervanging van de overweg door de tunnel heeft een beperkt effect op de verkeersintensiteiten. Uit modelonderzoek blijkt namelijk dat de huidige overweg geen significante invloed heeft op de routekeuze van de meeste automobilisten omdat omrijden voor hen meer vertraging oplevert dan wachten voor een gesloten overweg. De alternatieve routes zijn voor hen niet alleen langer in afstand maar bij enkele alternatieve routes is de kans minimaal even groot als bij de Baron van Nagellstraat om voor een gesloten overweg terecht te komen (Nijkerkerweg en Hanzeweg).

Uit modelonderzoek blijkt dat de aanleg van de tunnel op de Baron van Nagellstraat leidt tot 16.800 mvt/etmaal ter hoogte van de overweg in 2022. Zonder tunnel zou in 2022 een verkeersintensiteit van 16.700 mvt/etmaal worden verwacht. Volledigheidshalve wordt hierbij vermeld dat de aanleg van de ontsluitingswegen binnen het bestemmingsplan Harselaar-Zuid fase 1a (verbinding naar de Wesselseweg) al leidt tot een minder grote toename van verkeer op de overweg ten opzichte van de huidige situatie dan wanneer deze wegen niet zouden worden aangelegd.

Scenario	Intensiteit (mvt/etmaal)
Model 2009	16.400
Model 2022ref excl. tunnel	16.700
Model 2022ref incl. tunnel	16.800
Model 2022ref zonder verbinding Wesselseweg	19.200

Intensiteiten Baron van Nagellstraat t.h.v. de overweg

Bereikbaarheid

Op basis van de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng voor de huidige, 2022 en 2022+ situatie blijkt dat de Baron van Nagellstraat een drukke overweg zal blijven met een wachttijd van gemiddeld meer dan één minuut. Hierbij is rekening gehouden met zowel de verkeersprognoses op de weg als die op het spoor. Het spoor zal daardoor een barrière blijven vormen tussen de A1 en Barneveld terwijl het juist de drukste invalsweg in Barneveld is. De aanleg van de tunnel leidt tot een betere doorstroming waardoor de bereikbaarheid van zowel Barneveld als het bedrijventerrein Harselaar toeneemt.

5.15 Water

Deze waterparagraaf vormt het resultaat van het procesinstrument watertoets. De watertoets betreft het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen. Het is verplicht de watertoets toe te passen. Hiermee wordt beoogd om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in het ruimtelijk planproces.

De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle relevante waterhuishoudkundige aspecten zoals ontwatering, wateroverlast en waterkwaliteit. De waterparagraaf beschrijft hoe in de toekomstige situatie omgegaan wordt met het hemelwater en het afvalwater, als resultaat van de watertoets.

Huidige en toekomstige situatie

Het huidige tracé van de Baron van Nagellstraat loopt in grote mate gelijk aan het toekomstige tracé. In de huidige situatie voert het regenwater van de weg af naar de gemengde riolering die onder de weg ligt. Deze

gemengde riolering heeft een noodoverstort op de Esvelderbeek nabij de kruising Esvelderbeek/Baron van Nagelstraat.

Bij de situatie waarbij de tunnel is gerealiseerd wordt het regenwater (van de naar de tunnel afstromende oppervlakken) apart opgevangen en afgevoerd, de toename van verharding is kleiner dan 1.500 m². Het water wordt opgevangen in een bufferkelder welke middels een pomp wordt geleid richting de duiker aan de noordzijde van het spoor. Deze duiker voert het water af naar de noordelijke spoorssloot vanwaar het water dan afvoert naar de bergingszone. De eerste 4 mm (first flush) wordt afgevoerd naar de gemengde riolering in de Baron van Nagelstraat.

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Juridische aspecten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft gemeenten de plicht tot het opstellen van een bestemmingsplan. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Dit zijn een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast bieden zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan het afwijken met een omgevingsvergunning, wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen. De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Barneveld. Het uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

De planregels vallen in vier hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk 1 bevat de algemene voor het plangebied geldende bepalingen, de inleidende regels. Hoofdstuk 2 regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, zoals de anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene afwijkings- en algemene wijzigingsregels en tot slot de algemene procedureregels. Tenslotte komt in hoofdstuk 4 het overgangsrecht en de slotbepaling aan bod.

Bevoegdheid

Het bevoegd gezag is het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning. Over het algemeen zijn burgemeester en wethouders het bevoegd gezag. Het kan echter incidenteel voorkomen dat bijvoorbeeld het Rijk dan wel de provincie het bevoegd gezag is.

Burgemeester en wethouders zijn altijd bevoegd gezag bij het wijzigen van een plan en het stellen van nadere eisen.

Inleidende regels

Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normale spraakgebruik.

De omschrijving van het begrip 'bouwperceel' staat in artikel 1. Een voorbeeld van een bouwperceel is een stuk grond waarop een woning staat met een tuin. De bestemmingen 'Wonen-1' en 'Tuin' horen beiden bij het bouwperceel.

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten (die bij het bouwen in acht dienen te worden genomen) moeten worden gemeten. De bepalingen uit hoofdstuk 6.5 van SVBP2012 zijn overgenomen in de standaardregels van gemeente Barneveld.

Bestemmingsregels

Bestemming 'Bedrijf - 1'

De bestemming 'Bedrijf - 1' wordt gebruikt in gebieden met een variatie aan functies, bijvoorbeeld het centrum of een woongebied met bedrijven.

Binnen de bestemming Bedrijf - 1 zijn bedrijven toegestaan die in de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gemengd gebied zijn opgenomen. Met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken voor de vestiging van bedrijven met activiteiten uit een hogere milieucategorie, zie Bijlage 6 bij de regels. Bij het bepalen van het bouwvlak is het geldende bestemmingsplan het uitgangspunt. Met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken voor een beperkte verruiming van de bouwmogelijkheden, met het oog op de levensvatbaarheid van bedrijven.

Bestemming 'Bedrijventerrein'

De bestemming 'Bedrijventerrein' wordt toegepast in gebieden waar meerdere bedrijven bij elkaar gevestigd zijn of waar zwaardere milieucategorieën mogelijk zijn. Via de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen is aangegeven welke milieucategorieën toelaatbaar zijn. Bij de bestemming 'Bedrijf' is in sommige gevallen een bedrijfswoning toegestaan, bij de bestemming 'Bedrijventerrein' veelal niet, vanwege de zwaardere categorieën bedrijven die zijn toegestaan.

In verband met de bereikbaarheid van objecten voor de hulpdiensten (met name de brandweer) is bepaald dat de onderlinge afstand van een bedrijfsgebouw tot een zijdelingse perceelsgrens en tussen bedrijfsgebouwen onderling niet minder dan 5 meter mag bedragen (Notitie Proactie Gemeentebrandweer Barneveld).

De maximale hoogte voor overige bouwwerken is drie meter, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven. Bij 'Bedrijf' en 'Bedrijventerrein' kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van de bouwregels voor een hoogte van 4 meter.

Wanneer de aanduiding 'geluidsscherm' is aangegeven, is de grond tevens bestemd voor geluidsscherm. De maximale bouwhoogte van het geluidsscherm staat op de verbeelding.

Bestemming 'Bos' en 'Natuur'

Gronden waarop de bestemming 'Bos' rust, zijn alleen bestemd voor bos en groenvoorzieningen. Gronden waaraan de bestemming 'Natuur' is toegekend, zijn bestemd voor behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwetenschappelijke of landschappelijke waarden, waterhuishoudkundige doeleinden, sloten, beken en daarmee gelijk te stellen waterlopen.

De bebouwingsmogelijkheden binnen deze bestemmingen zijn minimaal.

Bestemming 'Groen'

Het structureel groen krijgt de bestemming 'Groen'. Onder structureel groen worden wijkparken, grotere groenelementen op buurt- of blokniveau, groen om wegen en waterlopen en wadi's verstaan. Binnen deze bestemming zijn ook speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en paden toegestaan.

In de omschrijving van de bestemming 'Groen' staat dat de gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen (et cetera) 'met daaraan ondergeschikt parkeervoorzieningen'. Het is de bedoeling van de raad dat een relatief klein gedeelte van de gronden kan worden gebruikt als parkeervoorziening: om en nabij 10% van de oppervlakte van het bestemmingsvlak. De raad beschouwt de parkeervoorzieningen dan als ondergeschikt. Die 10% is geen harde norm. De regeling is bewust flexibel geformuleerd. Als de parkeervoorzieningen meer dan de helft van de oppervlakte van het bestemmingsvlak beslaan, dan is in elk geval geen sprake van ondergeschiktheid.

Het is mogelijk om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels voor de aanleg van in- en uitritten.

Bestemming 'Verkeer'

De bestemming 'Verkeer' wordt opgenomen voor wegen, straten en paden, voet- en rijwielpaden. Daarnaast zijn parkeer-, groen- en speelvoorzieningen mogelijk. Evenals waterhuishoudkundige doeleinden

en bermen.

Wanneer de aanduiding 'spoorweg' is aangegeven, is de grond tevens bestemd voor spoorweg. Hiermee wordt bereikt dat het overige verkeer gebruik kan blijven maken van de gronden, maar dat een spoorweg ook is bestemd.

Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Het doel van de anti-dubbeltelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene aanduidingsregels

De aanduidingen bevatten specificaties van de (dubbel-)bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bijzondere regels, extra regels of nadere afwegingen gelden. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend. De volgende gebiedsaanduidingen zijn toegepast: vrijwaringszone - spoor, Overige zone - Voorwaardelijke verplichting 1, Overige zone - Voorwaardelijke verplichting 2 en Overige zone - Voorwaardelijke verplichting 3.

De voorwaardelijke verplichtingen geven een link aan tussen hetgeen aangelegd moet worden en hetgeen hiervoor gerealiseerd moet worden. Er is derhalve een directe link tussen de aanleg van de nieuwe wencopperweg (voor zover gelegen in de provinciale ontwikkelingszone/ GO en de aanplant van bomen en struweel aan de oost en westzijde van het Roekenbos en bomen ten oosten van het woonblokje Stationsweg/Wencopperweg. Ook is er een directe link tussen de ingreep in GNN en de aanleg van de duiker en stapsteen (natuuraanleg en water)

Algemene afwijkingsregels

Er is een algemene afwijkingsregel opgenomen wanneer dit voor een betere technische realisering van bouwwerken dan wel in verband met de werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk is. Deze afwijkingsregel dient bij uitzondering te worden toegepast. De noodzaak om van de bestemmingsregeling af te wijken dient te worden aangetoond.

Het is niet de bedoeling dat deze algemene bevoegdheid wordt toegepast in combinatie met het afwijken zoals dat bij een specifieke bestemming is genoemd. Met andere woorden: cumulatie van deze bevoegdheden is uitgesloten. Een voorbeeld: de maximale bouwhoogte voor een woning is 12 meter. Bij de bestemming 'Wonen-1' is de bevoegdheid opgenomen om met een omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels en die bouwhoogte te vergroten met maximaal 3 meter. Het is niet de bedoeling dat dan nog eens toepassing wordt gegeven aan de algemene afwijkingsbevoegdheid met een vergroting van nog eens 10% tot gevolg.

Algemene procedureregels

Op de voorbereiding van het besluit tot wijziging is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing, met dien verstande dat burgemeester en wethouders binnen acht weken na afloop van de termijn van terinzagelegging een besluit nemen omtrent de wijziging.

Voor het stellen van nadere eisen is geen procedure opgenomen in de wet. De procedure staat beschreven in hoofdstuk 3 "Algemene regels" van dit bestemmingsplan.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten

behoefte van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven. De bevoegdheid is bedoeld voor aanpassing aan de bij uitmeting blijken de werkelijke toestand van het terrein.

Overgangs- en slotregels

Overgangsregels

Onderscheid is gemaakt tussen de overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken en de overgangsbepalingen ten aanzien van gebruik. De overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken gelden vanaf terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan, de overgangsbepalingen ten aanzien van gebruik vanaf het van kracht worden (inwerkingtreding) van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van het overgangsrecht. Vooraf dient een afweging te worden gemaakt tussen legaliseren (positief bestemmen) dan wel handhaving van illegale situaties.

De overgangsbepalingen voor bouwwerken en gebruik zijn overgenomen uit artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Slotregel

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het voorliggende bestemmingsplan.

6.2 Handhaving

De gemeente acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te garanderen. Belangrijke redenen voor handhaven zijn:

- de regels zijn door de gemeente vastgesteld en de inwoners van de gemeente mogen verwachten dat de gemeente die regels handhaaft: waarom zijn er anders regels opgesteld? Inwoners van de gemeente hebben als het ware recht op handhaving;
- handhaving gaat oneigenlijk gebruik van en daarmee de achteruitgang van de kwaliteit van het gemeentelijk grondgebied tegen. Een actueel bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in stand te houden en te verbeteren;
- niet daadkrachtig optreden tegen overtredingen van wettelijke regels werkt een toename van het aantal overtredingen in de hand en tast de geloofwaardigheid van daadkrachtig optreden aan. Het in het bestemmingsplan vastgelegde beleid wordt ondermijnd en het bestuur verliest de greep op de gebouwde omgeving.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen preventieve en repressieve handhavingsinstrumenten. Onder preventieve instrumenten kunnen onder andere goede regelgeving (onder andere in bestemmingsplan), voorlichting, subsidieverlening, afwijken van bouwregels en gebruiksregels en de omgevingsvergunning worden begrepen. Repressieve instrumenten zijn onder meer controle en toezicht, opsporing en het hanteren van sancties als bestuursdwang en dwangsom.

In 2007 heeft de gemeente de Nota handhaving ruimtelijke en bouwregelgeving gemeente Barneveld opgesteld. Deze nota geeft inzicht in de achtergronden die geleid hebben tot de totstandkoming van de nota. Ook geeft het voor overtredingen op het gebied van bestemmingsplan- en bouwregelgeving aan hoe met geconstateerde overtredingen om te gaan en welke prioriteitsstelling daarbij te hanteren (repressieve handhaving).

Bij de handhaafbaarheid van een bestemmingsplan spelen aspecten als communicatie, de planvorm, de normstelling, het daadwerkelijk kunnen handhaven en de controleerbaarheid van normen ook een belangrijke rol.

Randvoorwaarde voor handhaving is dat er voldoende basis/grondslag is om te kunnen handhaven. Deze basis wordt gevormd door:

- de regeling in het bestemmingsplan zelf: de handhaafbaarheid van de planregels;
- het afwijkingenbeleid.

In onderhavig bestemmingsplan is gestreefd naar heldere, eenduidige planregels met zo min mogelijk

interpretatiemogelijkheden.

Verder zijn aan de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheden duidelijke voorwaarden verbonden, die voldoende objectief bepaalbaar zijn.

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Grondexploitatie

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan voorkomt dat in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is aangewezen. Nu het onderhavige plan geen bouwplan betreft van een woning (of een ander bouwplan zoals dat in artikel 6.2.1 Bro is opgenomen) mogelijk maakt, is dit niet aan de orde.

De kosten voor het opstellen van het plan alsmede de kosten die gemoeid zijn met de aanleg worden gedekt door het door de gemeenteraad beschikbaar gestelde krediet (besluit gemeenteraad d.d 17 december 2013) en bijdragen/ subsidies in het kader van de Rijksregeling Spoorse Doorsnijdingen en een Provinciale bijdrage.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Conform artikel 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft het college op 11 december 2014 in de Barneveldse Krant en langs elektronische weg kennis gegeven van het voornemen om het voorliggende bestemmingsplan voor te bereiden. Aangegeven is verder dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader hiervan is het bestemmingsplan voor overleg aan onderstaande instanties toegezonden:

- Provincie Gelderland

Er is in het gebied van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake van bijzondere waarden of andere situaties waardoor deze ontwikkeling zou raken aan enig nationaal belang.

Het Waterschap Vallei & Veluwe heeft aangegeven dat geen vooroverleg nodig is indien de toename van de verharding kleiner is dan 1000 m². In dit geval is dit aan de orde.

Ook belangen van omliggende gemeenten zijn bij dit plan niet in het geding.

Op grond van artikel 3.1.1 lid 2 Bro kan worden afgezien van overleg in door de provincie en het Rijk aangegeven gevallen. Gelet op de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen vooroverleg plaatsgevonden, aangezien de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geen adviserende en coördinerende rol meer heeft met betrekking tot de advisering over een voorontwerp betreffende gemeentelijke ruimtelijke plannen. Nu er sprake is van een gemeentelijk ruimtelijk plan, waarbij er geen nationale rijksbelangen aan de orde zijn en de betrokken rijksdiensten niet als direct belanghebbende zijn aan te merken, behoeft het onderhavige plan niet voor vooroverleg naar de ILT opgestuurd te worden.

8.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 17 juli tot en met 27 augustus 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om een zienswijze naar voren te brengen. Tijdens deze zes weken zijn 3 reacties ingediend.

Deze reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het plan. In de bijlage bij dit bestemmingsplan is de Nota Zienswijzenbijgevoegd.